

# **STADT LÖHNE**

## **Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“**

### **Begründung mit Umweltbericht**

**Februar 2014**

In Zusammenarbeit mit der Stadt Löhne:  
Büro für Stadtplanung und Kommunalberatung  
Tischmann Schrooten  
Berliner Straße 38, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Vorhabenträger:  
Panta 133 Grundstücksgesellschaft m.b.H & Co. KG  
Heegbarg 30, 22391 Hamburg  
vertreten durch:  
ECE Projektmanagement G.m.b.H & Co. KG  
Heegbarg 30, 22391 Hamburg

## **Teil A: Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 mit Vorhaben- und Erschließungsplan**

- 1. Einführung**
- 2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich**
- 3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen**
  - 3.1 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation
  - 3.2 Landesplanung, Regionalplanung und Bauleitplanung
  - 3.3 Naturschutz und Landschaftspflege
  - 3.4 Gewässer und wasserwirtschaftliche Schutzgebiete
  - 3.5 Boden
  - 3.6 Altlasten und Kampfmittel
  - 3.7 Denkmalschutz und Denkmalpflege
  - 3.8 Freizeit und Erholung
- 4. Planungsziele und Plankonzept**
  - 4.1 Projektentwicklung, Vorhabenträger und Planungsziele
  - 4.2 Plankonzept, Vorhaben- und Erschließungsplan, vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 210 und einbezogene Flächen gemäß § 12(4) BauGB
  - 4.3 Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210
- 5. Inhalte und Festsetzungen**
  - 5.1 Art der baulichen Nutzung
  - 5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen
  - 5.3 Örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW
  - 5.4 Erschließung und Verkehr, Bahnanschluss
  - 5.5 Immissionsschutz
  - 5.6 Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft
  - 5.7 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Wald
- 6. Umweltrelevante Auswirkungen**
  - 6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht
  - 6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch, Landwirtschaft
  - 6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung
  - 6.4 Eingriffsregelung
  - 6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung
- 7. Bodenordnung**
- 8. Flächenbilanz**
- 9. Verfahrensablauf und Planentscheidung**

## Teil B: Umweltbericht

**Umweltbericht zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ mit Anlagen**, Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH, Herford, Mai 2013/Januar 2014 (Gliederung und Anlagen siehe dort)

## Teil C: Anlagen zur Begründung (zum 1. Original)

- A.1 Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“: Anlage Nutzungsübersicht**, Tischmann Schrooten, Februar 2014
- A.2 Eisenbahntechnische Erschließung Scheidkamp/Hellweg/Hermes**, Erläuterungsbericht, Bockermann Fritze Ingenieur Consult GmbH, Enger, 15.11.2012
- A.3 Verkehrsuntersuchung Logistikzentrum Löhne-Gohfeld - verkehrliche Untersuchung** - Abschlussbericht, Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH, Enger, 02.04.2013
- A.4 Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“**, Lärmkontor GmbH, Hamburg, 02.04.2013  
Ergänzende Hinweise vom 24.05.2013, Lärmkontor GmbH, Hamburg  
**Nachtrag zur schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ - Passive und aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich Scheidkamp/Großer Kamp/Alter Postweg**, Lärmkontor GmbH, Hamburg, 22.01.2014  
**Schalltechnische Stellungnahme zur Realisierbarkeit des Bahnanschlusses** Lärmkontor GmbH, Hamburg, 04.12.2013
- A.5 Luftschadstoffgutachten**, Ing.büro Lohmeyer GmbH & Co.KG, Karlsruhe, September 2013 mit ergänzender Betrachtung, 04.12.2013
- A.6 Gutachten: Schwingungstechnische Untersuchungen für das BV Logistikzentrum Gohfeld**, GuD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH, Berlin 20.01.2014
- A.7 Auswirkungen der Planungen im Rahmen des B-Plans Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ auf das Schutzgut Klima**, Spacetec Umweltuntersuchungen, Freiburg, 31.10.2103

## Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Nutzungsübersicht (Verkleinerung)
- Abb. 2: FNP der Stadt Löhne (Auszug) und Lage des Planbereichs
- Abb. 3: Hinweise auf Kampfmittelbelastungen
- Abb. 4: Lage des Plangebiets in Löhne-Gohfeld, Abgrenzung der aufzustellenden Bebauungspläne Nr. 102, 102/A und 210 sowie Erschließung Straße/Bahn
- Abb. 5: Grünordnungskonzept zum Vorhaben- u. Erschließungsplan (Verkleinerung)

## Teil A: Begründung

### 1. Einführung

Die Hermes Fulfilment GmbH und der Hermes Einrichtungs Service, Töchter der Otto Group, planen die Neuorganisation und Optimierung der Betriebsabläufe am Standort Löhne. Die Hermes Gruppe unterhält hier seit Jahrzehnten einen Logistikscherpunkt mit einem breiten Dienstleistungsangebot. Die Betriebsabläufe sind jedoch mittlerweile auf ungefähr 14 verschiedene Standorte und Gebäude rund um die Stadt Löhne verteilt. Der damit verbundene zusätzliche Aufwand für Koordination, Transportarbeiten und Fahrten zwischen den verschiedenen Standorten führt zu erheblichen Mehrbelastungen im bestehenden Arbeitsablauf und im Stadtgebiet und wird auch betriebswirtschaftlich zunehmend problematisch. Der Firmensitz Löhne stößt heute somit an seine Grenzen.

Die Otto Group und die Hermes Gruppe haben daher die Entscheidung getroffen, ein **neues Warenverteilzentrum (WVZ)** errichten zu lassen und den Standort Löhne insgesamt neu zu organisieren oder zu verlagern. Geplant sind eine Aufgabe der unwirtschaftlichen Einzelstandorte im Bereich Löhne und die Zusammenfassung und Weiterentwicklung in einem WVZ mit einer Gebäudegrundfläche von rund 100.000 m<sup>2</sup>. Die Maßnahmen sind zwingend zur Betriebssicherung der Hermes Fulfilment GmbH und des Hermes Einrichtungs Service in Löhne und als Grundlage für die künftige Betriebsentwicklung erforderlich. Beide Betriebe haben zusammen rund 1.000 Mitarbeiter am Standort Löhne und damit eine sehr große Bedeutung für die Stadt und für den lokalen Arbeitsmarkt. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Hermes Gruppe mit qualifizierten Mitarbeitern umfassende Dienstleistungen einschließlich handwerklicher Tätigkeiten im Logistikbereich anbietet. Durch die **Standortbündelung** werden erhebliche Synergieeffekte, Energieeinsparungen, Reduzierungen von Verkehrsbewegungen etc. sowie gewisse Kapazitätserweiterungen erwartet.

Die Hermes Gruppe hat nach ersten betriebsinternen Vorplanungen frühzeitig Kontakt mit der Stadt Löhne und mit der Bezirksregierung Detmold aufgenommen. Auf Grundlage einer Variantendiskussion mit potenziellen Alternativen im Stadtgebiet oder in der weiteren Region wurde im Ergebnis gemeinsam der Standort Gohfeld in Löhne ausgewählt. Die Vorhabenträger haben entsprechende Anfragen bzw. Anträge auf Änderung des Regionalplans und auf Einleitung der notwendigen Bauleitplanverfahren im Bereich des Gewerbegebietes Scheidkamp in Löhne-Gohfeld gestellt.

Die Stadt Löhne unterstützt ausdrücklich die Standortsicherung der Hermes Gruppe im Stadtgebiet und sieht hier ein besonderes betriebsbezogenes Planungserfordernis. Die heutige Situation an den Einzelstandorten im Stadtgebiet ist aus städtebaulicher und immissionsschutzfachlicher Sicht mit dem Flächenbedarf, der Lkw-Andienung und den hierfür nicht ausgelegten Gewerbestandorten sowie der Stellplatzproblematik teilweise kritisch. Aus diesen Gründen hat der Rat der Stadt Löhne in seiner Sitzung am 14.03.2012 beschlossen, die entsprechenden Bauleitplanverfahren projektbezogen einzuleiten (siehe Vorlage Nr. 84/2012 und Protokoll):

- **5. Flächennutzungsplan-Änderung** (Neudarstellung gewerblicher Bauflächen für das Planvorhaben und Rücknahme von Wohnbauflächen im Westen),
- **vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ mit Vorhaben- und Erschließungsplan** für den Neubau des Warenverteilzentrums.

Gemäß Antrag der Stadt Löhne und nach Vorabstimmung mit der Regionalplanungsbehörde im Sommer 2012 hat außerdem der Regionalrat in seiner Sitzung im September 2012 den **Erarbeitungsbeschluss für die Regionalplan-Neudarstellung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichs (GIB)** von rund 28 ha Größe gefasst (siehe Vorlage Drucksache Nr. RR-21/2012). Nach Durchführung des Beteiligungsverfahrens wurde in der Sitzung am 04.03.2013 die **Aufstellung der 18. Regionalplan-Änderung gemäß § 19(4) LPlG** beschlossen (siehe auch Kapitel 3.2).

## 2. Lage und Größe des Plangebiets, räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ liegt im Stadtteil Löhne-Gohfeld südöstlich der Stadtmitte und südlich der Bahntrasse zwischen den Siedlungs- und Gewerbebereichen Löhne-Mahnen und Löhne-Gohfeld. Der **Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans** umfasst etwa 23,3 ha, der **Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210** einschließlich der einbezogenen Verkehrsflächen (geplante Bahnanlage und Bahnweg im Norden) insgesamt rund 27 ha. Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die Bahntrassen Ruhrgebiet-Berlin und Löhne-Hameln sowie durch das nördlich angrenzende Gewerbegebiet an der Industriestraße mit dem Standort der Fa. SieMatic,
- im Osten durch das bestehende Gewerbegebiet Scheidkamp/Unterer Hellweg,
- im Südosten und Süden durch Offenlandbereiche und teilweise anschließende Streubebauung im Außenbereich im Bereich der kleinen Straße Leinkamp,
- im Südwesten und Westen durch Offenlandbereiche und einen die landwirtschaftlichen Flächen gliedernden Bachlauf, weiter westlich schließen die Wohngebiete der Ortslage im Bereich Schierholzstraße/Am Mühlenbach an.

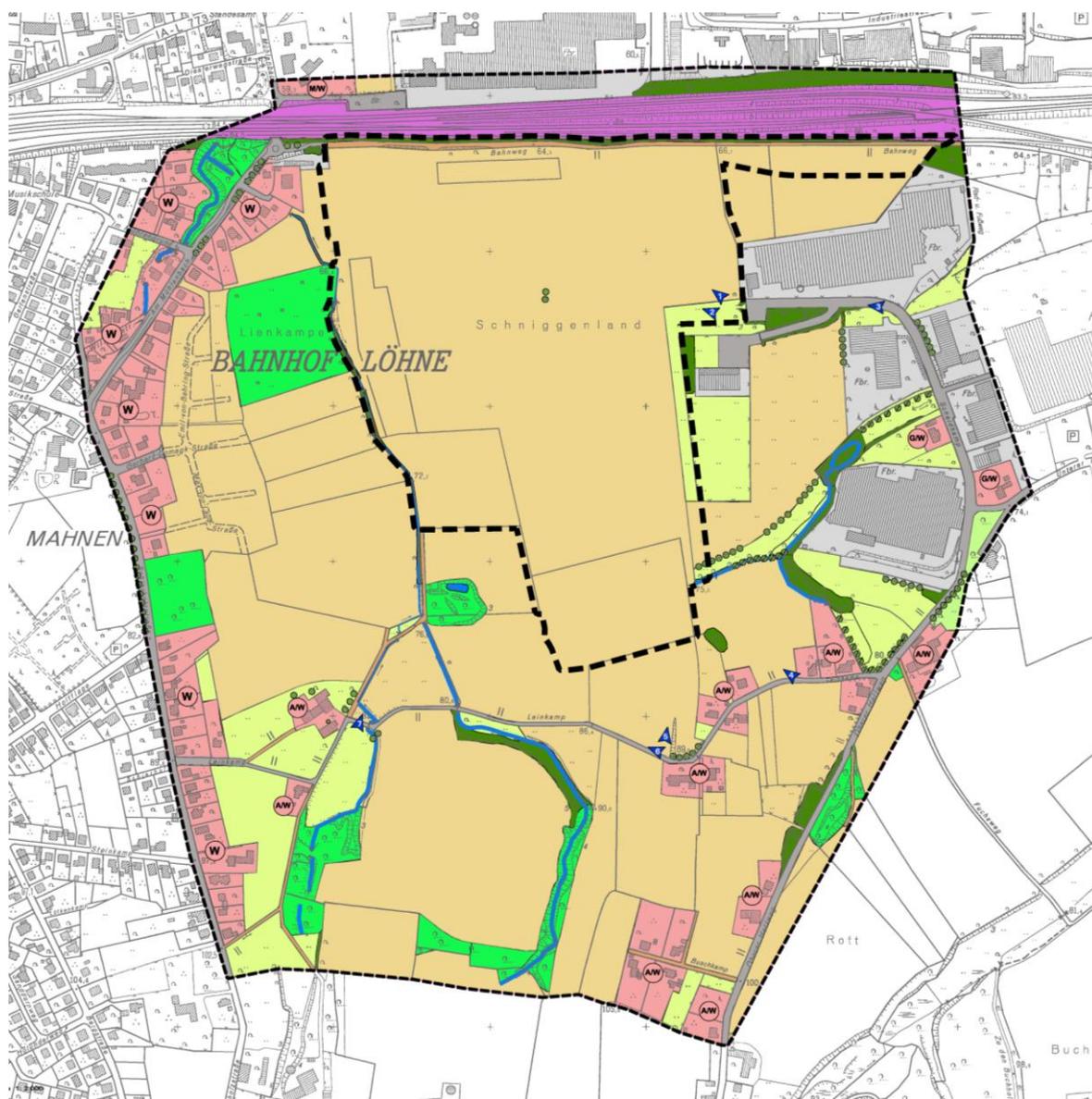
Zur genauen Lage sowie zur Abgrenzung der Vorhabenplanung und des Planbereichs wird jeweils auf die Plankarten **vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 210 (Blatt 1)** und **Vorhaben- und Erschließungsplan (Blatt 2)** verwiesen (siehe auch Kapitel 4.2 mit Erläuterungen zur Einbeziehung von Flächen gemäß § 12(4) BauGB).

## 3. Städtebauliche Ausgangssituation und Planungsgrundlagen

### 3.1 Aktuelle Nutzung und städtebauliche Situation

Die Flächen im Plangebiet werden weitestgehend großflächig als Acker genutzt. Hofstellen und Wohngebäude im Außenbereich liegen nicht im Geltungsbereich.

Die städtebauliche Situation im Umfeld wird i.W. durch gewerbliche Nutzungen, Bahnanlagen, Offenlandbereiche und Wohnnutzungen geprägt. Die nachfolgend abgebildete **Nutzungsübersicht** ist zusammenfassend aus städtebaulicher Sicht auf Grundlage der Umweltprüfung erstellt worden und umfasst neben den vereinfachend dargestellten Flächennutzungen (Acker, Grünland, Wald etc.) die aus städtebaulicher Sicht wichtigen Nutzungen im Plangebiet und in den angrenzenden Bereichen:



**Abb. 1: Nutzungsübersicht, Grundlage: Bestandsaufnahme Umweltprüfung**  
 Legende siehe Originalplan, Kartengrundlage DGK 5, Maßstab i.O. 1:2.000

Die westliche Grenze des Plangebiets bildet ein Bachlauf mit teilweise begleitenden Gehölzstrukturen. An diesen Bachlauf schließen sich wiederum landwirtschaftliche Nutzungen an. Im Südwesten liegt ein kleiner Wald mit einem Feuchtbiotop, im Nordwesten eine junge Waldfläche mit ca. 10-15 Jahre altem waldartigem Gehölzaufwuchs.

Weiter westlich folgen Wohngebiete, die im Bereich Am Mühlenbach/Schierholzstraße beginnen und sich von hier weiter nach Westen ausdehnen. In der Ortsrandlage dominieren i.W. Ein- und Zweifamilienhäuser mit ein bis zwei Vollgeschossen. Die Straßenrandbebauung östlich Am Mühlenbach und Schierholzstraße sollte durch Neuplanung eines rückwärtigen Wohngebiets erweitert werden, diese Planung ist aber nicht abgeschlossen und umgesetzt worden (siehe Kapitel 3.2).

Im Süden des Plangebiets liegen im Bereich der kleinen Wege im Außenbereich einzelne Hofstellen und Streubebauung (ebenfalls i.W. Ein- und Zweifamilienhäuser mit ein bis zwei Vollgeschossen). Der Landschaftsraum in Richtung Süden wird zunehmend kleinteiliger und ist durch diese Streubebauung und durch den Wechsel zwischen Höfen, landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gehölzstrukturen etc. geprägt.

Im Osten und Norden haben sich umfangreiche gewerbliche Nutzungen entwickelt. Im östlich anschließenden, schrittweise entwickelten Gewerbegebiet Scheidkamp/Hellweg haben sich Firmen wie Wellcarton, Keller und Wehbrink (Küchenzulieferer), Nieburg Küchen, Olhotronik (Autozubehör) und Westaro (Büromöbel) angesiedelt. Das Gewerbegebiet an der Industriestraße nördlich der Bahngleise ist u.a. Standort der Firma SieMatic. Die Bahntrasse (Hauptstrecke Ruhrgebiet-Berlin) ist hochfrequentiert.

### 3.2 Landesplanung, Regionalplanung und Bauleitplanung

#### a) Landesplanung

Im **Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)** aus dem Jahr 1995 liegt die Stadt Löhne als Mittelzentrum in einem Gebiet mit i.W. ländlicher Raumstruktur an einer Entwicklungsachse mit europäischer Bedeutung. Gemäß landesplanerischer Zielsetzung soll sich die Entwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur auf diese Achsen ausrichten. Das Plangebiet liegt im Übergangsbereich zwischen Siedlungs- und Freiraum. Das für das Planvorhaben vorgesehene Gebiet ist i.W. nicht mit Freiraumfunktionen belegt. Der Freiraumbereich ragt v.a. in den westlichen Bereich hinein (siehe auch 5. FNP-Änderung).

Die landesplanerischen Vorgaben ermöglichen unter bestimmten Voraussetzungen auch die Inanspruchnahme von Flächen im Freiraum, u.a. wenn der Flächenbedarf nicht innerhalb des Siedlungsraums gedeckt werden kann, wenn gleichwertige Flächen dem Freiraum wieder zugeführt werden können und wenn eine möglichst umweltschonende Inanspruchnahme erfolgt. Bevor Bauflächen für die Wirtschaft im Freiraum gesucht werden, besteht u.a. das Ziel, Möglichkeiten der Flächenmobilisierung im Innenbereich auszuschöpfen, soweit diese dort städtebaulich und umweltverträglich umgesetzt werden können. Sofern Freiraum in Anspruch genommen wird, sind zunächst Möglichkeiten der Arrondierung vorhandener GIB zu nutzen, Standorte mit kurzwegigen Anbindungen an den überörtlichen Straßenverkehr sowie mit Schienenanschluss sollen vorrangig berücksichtigt werden.

Der **Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW (LEP NRW)** gilt in der derzeitigen Entwurfsphase als sonstiges Erfordernis der Raumordnung nach § 3(1) Nr. 4 ROG und ist gemäß § 1(7) BauGB abwägungsrelevant, aber zurzeit noch nicht nach § 1(4) BauGB bindend. Mit Blick auf den bisherigen Entwurf des LEP NRW (25.06.2013) wird festgehalten, dass die insbesondere relevanten Anforderungen wie die Begrenzung der Siedlungsentwicklung und die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von zusätzlichen Bauflächen bzw. die betriebsbezogene Planung (Ziel 6.1-11) oder der Anschluss an vorhandene ASB und GIB (Ziel 6.3-3) durch das Planvorhaben grundsätzlich erfüllt werden. Die Planung widerspricht unter den o.g. Zielsetzungen auch nicht den weiteren Zielvorgaben z.B. zum Thema Freiraum etc. Bezug genommen wird auf das im Jahr 2013 erfolgte 18. Regionalplan-Änderungsverfahren, in dem die landesplanerischen Anforderungen abgeprüft worden sind.

## b) Regionalplanung

Die Fläche war bisher im **Regionalplan** des Regierungsbezirks Detmold „Gebietsentwicklungsplan - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld“ als *allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich* mit der überlagernden *Freiraumfunktion Grundwasser- und Gewässerschutz* dargestellt worden. In den Randbereichen im Süden und Westen wurden diese zudem durch die Signatur der *Freiraumfunktion Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung* überlagert, die sich außerhalb des Plangebiets nach Süden weiter fortsetzt.

Im Westen schließt ein *allgemeiner Siedlungsbereich* (ASB) an, die östlich angrenzenden Flächen sind als *Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung* (GIB) im Regionalplan enthalten. Im Bereich der nördlich angrenzenden Bahnanlagen verlaufen die festgelegten Schienenwege *für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr* parallel zu denen *für den überregionalen und regionalen Verkehr*. Nördlich daran schließt wiederum ein GIB an.

Um den Standort des Unternehmens im Stadtgebiet zu sichern und um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben der Hermes Gruppe zu schaffen, hat die Stadt Löhne im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens eine entsprechende Regionalplan-Änderung für den Bereich Löhne-Gohfeld beantragt. Ziel war nach umfassender Standortdiskussion die Änderung der bisherigen Darstellungen in einen ***Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzung (GIB)*** „Logistikzentrum Gohfeld“ als Erweiterung der östlich angrenzenden GIB-Flächen „Scheidkamp“.

Der Regionalrat hat in seiner Sitzung im September 2012 den Erarbeitungsbeschluss hierfür gefasst (siehe Vorlage Nr. RR-21/2012). Grundlage ist die vorhabenbezogene Nutzung durch den Logistikgroßbetrieb, nur unter dieser Voraussetzung kann der zusätzliche Flächenbedarf für die Stadt Löhne begründet werden. Der Entwurf der 18. Änderung des Regionalplans bereitete somit eine Regionalplan-Neudarstellung mit einem GIB von ca. 28 ha Größe (Änderungsbereich 1) sowie die Rücknahme von Bauflächen an anderer Stelle (Änderungsbereiche 2-4) vor. Daraufhin wurde im Herbst 2012 das entsprechende Beteiligungsverfahren eingeleitet.

Nach Auswertung des Verfahrens hat der Regionalrat in seiner Sitzung am 04.03.2013 die Aufstellung der 18. Regionalplan-Änderung für den Regierungsbezirk Detmold „Gebietsentwicklungsplan – Teilabschnitt (TA) Oberbereich Bielefeld“ gemäß § 19(4) LPIG mit Darstellung eines Bereichs für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) auf dem Gebiet der Stadt Löhne beschlossen (siehe Vorlage Nr. RR-2/2013). Die Änderung hat mit Bekanntmachung vom 25.06.2013 Rechtskraft erlangt.

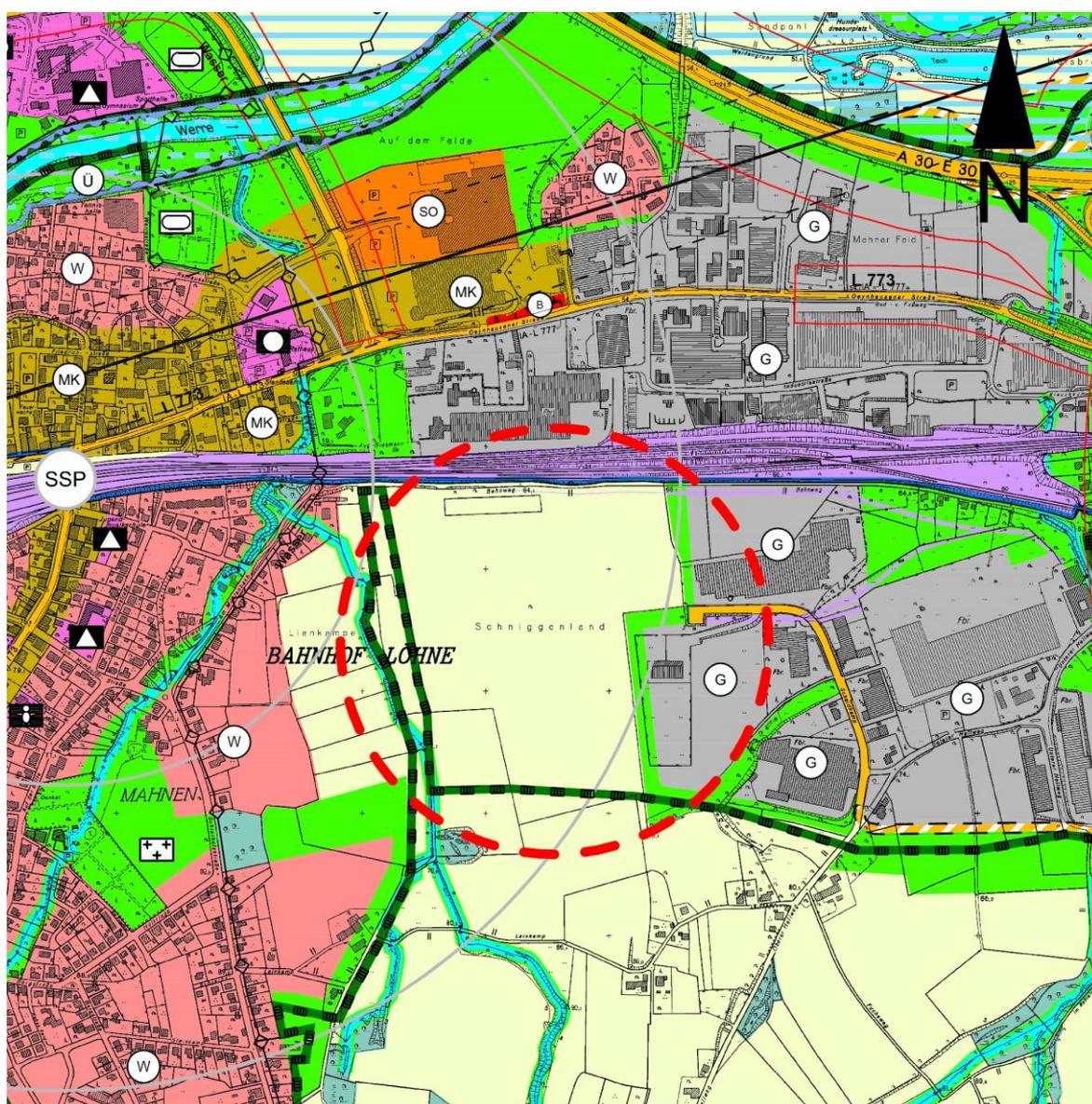
Die Zielvorgaben des LEP wurden im Rahmen der 18. Änderung des Regionalplans beachtet. Auf dieses Regionalplan-Verfahren sowie auf die 5. FNP-Änderung der Stadt Löhne mit weiteren Erläuterungen in der Begründung wird hinsichtlich der Grundlagenarbeiten und der Standortentscheidung ausdrücklich Bezug genommen.

Entsprechend hat die Bezirksregierung Detmold auch mit Schreiben vom 14.08.2013 dem Vorhaben zugestimmt (Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung gemäß § 34 LPIG).

### c) Flächennutzungsplan

Im **wirksamen Flächennutzungsplan (FNP)** der Stadt Löhne aus dem Jahr 2004 ist das Plangebiet ebenso wie die sich westlich und südlich anschließenden Flächen bislang als *Fläche für die Landwirtschaft* dargestellt. Diese Flächen werden im Süden und im Westen teilweise durch die Kennzeichnung des *Landschaftsschutzgebiets* überlagert (nachrichtliche Übernahme).

Im Umfeld folgen weiter westlich *Wohnbauflächen* des Siedlungsschwerpunkts Löhne. Die östlich angrenzenden Flächen sind ebenso wie die nördlich der Gleisanlagen liegenden Bereiche bereits als *gewerbliche Bauflächen* enthalten. Direkt nördlich angrenzend stellt der FNP *Flächen für Bahnanlagen* dar. Teilweise erfolgt südlich dieser Bahnanlagen bereits im FNP eine Einbindung bzw. Gliederung der Wohn- und Gewerbenutzungen gegenüber dem Freiraum durch die Darstellung von *Grünflächen*.



**Abb. 2: FNP der Stadt Löhne (Auszug) und Lage des Planbereichs**  
 Grundlage: Ausschnitt aus dem FNP gemäß Beratungsvorlage der Stadt Löhne zur Ratssitzung am 14.03.2012, ohne Maßstab, Legende siehe Originalplan

▲ Nord

Das Plangebiet ist überwiegend dem Siedlungsschwerpunkt Löhne im Bereich Löhne-Bahnhof/Obernbeck zugeordnet. Gemäß FNP-Erläuterungsbericht sollen Siedlungstätigkeit und infrastrukturelle Entwicklung vorrangig auf diesen Raum ausgerichtet werden.

Für die Umsetzung der Bauleitplanung „Logistikzentrum Gohfeld“ ist die 5. Flächennutzungsplan-Änderung im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB eingeleitet worden. Der FNP wird die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210 künftig als *gewerbliche Bauflächen* sowie im Randbereich als *Grünflächen* zur Eingrünung darstellen. Zudem werden im nördlichen Bereich *Gleisanlagen* und das geplante *Regenrückhaltebecken* (Symbol) aufgenommen.

Der *Grabenzug* im Westen sowie eine im südwestlichen Randbereich liegende *Waldfläche* bleiben erhalten, zusätzlich wird im Zuge der 5. FNP-Änderung eine junge *Waldfläche* im Westen des Grabens aufgenommen, die eine Gliederungsfunktion zwischen Planvorhaben und Wohngebieten besitzt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 210 wird somit aus den künftigen FNP-Darstellungen entwickelt sein.

Darüber hinaus sollen die im Westen des Plangebiets bisher dargestellten geplanten Wohnbauflächen nicht mehr entwickelt und durch Neudarstellung von *Flächen für die Landwirtschaft* ersetzt werden. Aufgrund der demografischen Entwicklung werden Wohnbauflächen hier nicht mehr vorrangig benötigt, Nachverdichtungsmöglichkeiten und Alternativen stehen im Stadtgebiet in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Somit kann weiterhin gemäß Grundkonzept des Gesamt-Flächennutzungsplans der Stadt Löhne eine ausreichend wirksame Freiraumachse zwischen den geplanten Gewerbeflächen und dem Wohnsiedlungsbereich im Westen beibehalten werden. Auf die Unterlagen zur 5. FNP-Änderung wird insgesamt verwiesen (siehe dort).

#### **d) Bebauungspläne und städtebauliche Satzungen im Umfeld**

An das vorliegende Plangebiet Nr. 210 grenzen bisher keine rechtskräftigen Bebauungspläne direkt an. Im näheren Umkreis wurden jedoch verschiedene Bebauungspläne aufgestellt oder befinden sich im Aufstellungsverfahren.

Westlich des Plangebiets Nr. 210 und südlich der Bahngleise sind zwei Bebauungspläne bzw. Planverfahren hervorzuheben:

- **Bebauungsplan Nr. 101 „Wohngebiet zwischen Schierholzstraße und Straße am Mühlenbach“:**

Westlich des Plangebiets und südlich der Bahngleise liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 101 (Rechtskraft seit Juli 1992). Dieser setzt westlich der Straße Am Mühlenbach zunächst i.W. eine straßenbegleitende größere *öffentliche Grünfläche* mit Bachlauf fest. Weiter nordwestlich folgt ein *allgemeines Wohngebiet*, im südwestlichen Abschnitt mit größerer Entfernung zur Bahn ein *reines Wohngebiet*. Eingeschlossen zwischen Straße Am Mühlenbach und Bachlauf liegt ein Grundstück, das als *reines Wohngebiet* festgesetzt worden ist (Hinweis: auch dieses Grundstück liegt westlich der Straße und somit in 2./3. Reihe zum östlichen Ortsrand bzw. deutlich weiter entfernt vom Planvorhaben Nr. 210 als die nächst-

gelegene, immissionsschutzfachlich bereits relevante Ortsrandbebauung im Nordosten der Straße Am Mühlenbach nahe der Bahn).

- **Bebauungsplan Nr. 175/A „Wohngebiet im Bereich zwischen Leinkamp und Schierholzstraße - nördlicher Teilbereich“:**

Im Süden grenzt an den Bebauungsplan Nr. 101 der Geltungsbereich des Bebauungsplan-Verfahrens Nr. 175/A an. Die Aufhebung bzw. die formelle Einstellung des damals nicht rechtskräftig abgeschlossenen Bebauungsplan-Verfahrens Nr. 175/A stellt hier einen Sonderfall dar. Der Bebauungsplan Nr. 175/A wurde zunächst mit der Zielsetzung der Weiterentwicklung der Wohnbebauung im Bereich östlich der Schierholzstraße aufgestellt. Geplant wurde im Geltungsbereich ein allgemeines Wohngebiet, im Übergangsbereich zum östlich angrenzenden Freiraum wurden Heckenpflanzungen vorgesehen. Dieser Bebauungsplan war jedoch noch nicht rechtskräftig bekannt gemacht worden, auch ist keine Erschließung vorhanden bzw. von einem Vorhabenträger in den letzten Jahren vorangetrieben worden.

Das heute an dieser Stelle nicht mehr benötigte Wohngebiet soll nicht mehr entwickelt werden, dafür kann der Freiraum als wirksame Gliederung zwischen dem bestehenden Wohngebiet und der Projektplanung für das Logistikzentrum freigehalten werden. Angesichts der heutigen Nachfragesituation und der demographischen Entwicklung in Löhne bestehen heute ausreichende Alternativen sowie Nachverdichtungsmöglichkeiten im Innenbereich, so dass dieses Plangebiet nicht mehr benötigt wird. Grundsätzlich können sich die städtebaulichen Ziele einer Kommune im Zeitablauf verändern, die entsprechende Durchführung oder Einstellung von Bauleitplanverfahren ist möglich und ggf. erforderlich zur Sicherung der weiteren städtebaulichen Entwicklung.

Der Rat der Stadt Löhne hat in seiner Sitzung am 24.09.2012 nach fachjuristischer Prüfung beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 175/A nicht in Kraft zu setzen, sondern ein formelles Aufhebungsverfahren einzuleiten. Auf das Planverfahren Nr. 175/A und auf dessen Aufhebungsverfahren wird verwiesen (siehe u.a. Vorlage Nr. 210/2012 und Protokoll sowie Planunterlagen mit Begründung). Im Rahmen der Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 175/A war auch die Frage der Entschädigungsansprüche zu klären. Voraussetzung für einen Entschädigungsanspruch nach den §§ 39 ff. BauGB ist ein rechtsverbindlicher, also wirksamer Bebauungsplan. Diese Voraussetzung eines rechtswirksamen Bebauungsplanes ist hier aufgrund der fehlerhaften Bekanntmachung nicht gegeben: Der Bebauungsplan ist nicht in Kraft getreten. Weiterhin besteht kein Anspruch nach § 42 BauGB, da auch die Erschließung bisher nicht gesichert gewesen ist. Die Frage der Entschädigung ist gutachterlich durch eine Fachanwaltskanzlei überprüft worden. Diese kommt zu dem Schluss, dass Entschädigungsansprüche nicht bestehen dürften (Übernahme aus: Begründung zum Bebauungsplan Nr. 175/A, Kapitel 5 - siehe dort).

Auf dieser Grundlage ist das Aufhebungsverfahren mit Beschlussfassung des Rats vom 09.10.2013 abgeschlossen worden (siehe Vorlage Nr. 229/2013 und Protokoll).

Östlich des Plangebiets befinden sich folgende Bebauungspläne im Aufstellungsverfahren bzw. sind wie folgt abgeschlossen worden (siehe auch Übersichtskarte in Kapitel 4.1):

- **Bebauungsplan Nr. 102 „Gewerbegebiet südlich der Bundesbahnlinie Löhne-Hamel“:**

Unmittelbar angrenzend an das Plangebiet Nr. 210 schließt der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 102 an (Aufstellungsbeschluss Mai 1993, Verfahrensstand: Beschluss zur erneuten Offenlage). Zielsetzungen sind die planungsrechtliche Sicherung des gewerblichen Bestands und der Entwicklungsmöglichkeiten der Gewerbebetriebe, die Ausweisung weiterer gewerblicher Bauflächen zur Arrondierung des Gewerbebestands sowie die bauleitplanerische Sicherung der überörtlichen Anbindung der Gewerbeflächen über die Straße Großer Kamp an die B 61.

- **Bebauungsplan Nr. 102/A „Gewerbegebiet südlich der Bahnlinie Löhne-Hamel – Anbindung an die B 61“ - Teilpläne westlicher und östlicher Abschnitt:**

Der Bebauungsplan Nr. 102 wird mittelfristig weitergeführt. Im Interesse der Erschließungssituation in Gohfeld und der aktuellen Planungsziele für das Warenverteilzentrum wurde daher beschlossen, den im Aufstellungsverfahren befindlichen B-Plan Nr. 102 zu teilen und den B-Plan Nr. 102/A in drei Teilplänen als planfeststellungersetzenden Bebauungsplan mit einem westlichen, mittleren und östlichen Abschnitt vorzuziehen (siehe entsprechende Planverfahren und Kapitel 5.4 dieser Begründung).

Ziel ist die schnellstmögliche Anbindung des Gewerbebestands an die B 61 unabhängig von den weiteren Planungsaufgaben im Bereich Nr. 102 (siehe u.a. Teilungsbeschluss des Rats vom 14.03.2012 und Beschluss zur erneuten Entwurfs-offenlage vom 07.09.2012, siehe Vorlagen Nr. 19/2012, Nr. 222/2012 und Protokolle sowie weitere Beratungen für die drei Planverfahren im Herbst und Winter 2013/2014).

Zur weiteren Beschleunigung der separat durch die Stadt Löhne durchzuführenden Maßnahmen wurde der westliche Abschnitt des Bebauungsplans Nr. 102/A mit dem Anschluss Großer Kamp an den Unteren Hellweg bereits am 18.12.2013 vom Rat als Satzung beschlossen (siehe auch Vorlage Nr. 324/2013 und Protokoll). Für den mittleren und östlichen Abschnitt soll im Februar 2014 aufgrund einzelner Ergänzungen jeweils eine erneute Offenlage beschlossen werden.

Der westliche Bereich des geplanten Bahnanschlusses wird zudem im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 aufgenommen.

Nördlich der Bahntrasse schließt insbesondere der folgende Bebauungsplan an:

- **Bebauungsplan Nr. 146 „Gewerbegebiet südlich der Oeynhausener Straße“:**

Nordöstlich der Bahnlinie zwischen Oeynhausener Straße und Bahnanlagen grenzt der **Bebauungsplan Nr. 146** an, der hier ein großflächiges Gewerbegebiet festsetzt (Rechtskraft seit März 1996).

### 3.3 Naturschutz und Landschaftspflege<sup>1</sup>

Das Plangebiet wird derzeit überwiegend intensiv durch Ackerbau genutzt. Diese landwirtschaftlichen Flächen sind weitgehend ausgeräumt und nur wenig strukturiert. Als gliedernde Elemente finden sich im Plangebiet selbst nur zwei Einzelbäume und kleinflächig Grünland im Osten angrenzend an Gewerbenutzungen. Das Plangebiet wird im Westen durch einen Grabenzug (namenloses Gewässer) mit teilweise begleitenden Gehölzstrukturen begrenzt. Im Westen und Südwesten außerhalb des überplanten Bereichs liegen dagegen eine junge Waldfläche mit ca. 10-15 Jahre altem waldartigem Gehölzaufwuchs und ein wertvoller kleiner Wald mit einem Tümpel (siehe auch Kartierungen und Überblick über Biotopstrukturen im Rahmen des Umweltberichts).

Im Plangebiet oder im näheren Umfeld sind weder **FFH-Gebiete** noch **Europäische Vogelschutzgebiete** im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vorhanden. Auch sind hier keine **Naturschutzgebiete**, **Naturdenkmale** oder **geschützten Landschaftsbestandteile** festgesetzt.

Das Plangebiet liegt teilweise im **Geltungsbereich des Landschaftsplans „Löhne/Kirchlengern“**. Dieser setzt im südlichen und westlichen Bereich das **Landschaftsschutzgebiet „LSG Ravensberger Hügelland“** fest. Zudem werden hier kleinere Flächen im Umfeld dem „LSG Tal- und Sieksystem des Ravensberger Hügellandes“ zugeordnet. Weitere Festsetzungen trifft der Landschaftsplan für das Plangebiet und sein Umfeld nicht.

Das im Süden des Plangebiets großräumig ausgewiesene **Landschaftsschutzgebiet** wird nur in seinen Randbereichen kleinräumig in Anspruch genommen. Die erforderliche Fläche wurde im Rahmen der Projektentwicklung zudem deutlich verkleinert (siehe Kapitel 5.7).

**Gesetzlich geschützte Biotop**e nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 62 LG NW oder im **Biotopkataster NRW<sup>2</sup> geführte schutzwürdige Biotop**e mit Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind im engeren Plangebiet mit dem bzw. um den Gewerbestandort mit Ausnahme des Wäldchens im südlichen Randbereich nicht vorhanden. Das hier liegende Feuchtbiotop ist Teil des „LSG Ravensberger Hügelland“, als stehendes Binnengewässer (GB-3818-644) gesetzlich geschützt und als Bestandteil des BK-3818-048 „Leinkamp östlich Löhne“ im Biotopkataster geführt. Da das Plangebiet im Verfahrensverlauf zurückgenommen worden ist, grenzt das Vorhaben nun nicht mehr direkt an diesen Bestand an.

Auch im näheren Umkreis befinden sich einige geschützte Biotope und als schutzwürdig kartierte Bereiche, die z.T. an das Plangebiet angrenzen. Die Stadt Löhne hat zudem im Randbereich des Plangebiets sowie im weiteren Umfeld verschiedene Biotop- und Lebensraumstrukturen als Flächen mit Bedeutung für den Biotopverbund eingestuft.

---

<sup>1</sup> Zu den Kapiteln 3.3 bis 3.8 wird ausdrücklich auf die Bestandsaufnahmen und Bewertungen im Umweltbericht verwiesen. In der Begründung erfolgen hier zusammenfassende Aussagen.

<sup>2</sup> „Schutzwürdige Biotope“ in NRW (BK), Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV), 2008

Die Strukturen im Geltungsbereich des Bebauungsplans lassen im Plangebiet und seinem Umfeld **Tierarten des Offenlands** erwarten, in den feuchteren Randbereichen entsprechend feuchteliebende Tier- und Pflanzenarten. Faunistische Untersuchungen wurden bereits frühzeitig durchgeführt (siehe auch Kapitel 6.5 und Umweltbericht mit Anlagen).

### 3.4 Gewässer und wasserwirtschaftliche Schutzgebiete

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 210 sind keine **Oberflächengewässer** vorhanden. Entlang der westlichen Gebietsgrenze fließt ein **namenloser Bach**, der westlich der Straße Am Mühlenbach in das gleichnamige Gewässer mündet. Der vorhandene Gewässerverlauf ist teilweise verrohrt und in schlechtem Zustand. Im Südosten außerhalb des Planbereichs verläuft zudem ein kleiner Graben im Richtung Nordosten zum Scheidkamp. Hinzuweisen ist nochmals auf den kleinen Tümpel innerhalb des Wäldchens im Südwesten des Plangebiets.

Das Plangebiet umfasst einen Bereich ohne nennenswerte **Grundwasservorkommen**. Hiervon ausgenommen können Bereiche mit tektonischen Störungen oder oberflächennahe Auflockerungszonen mit einer stärkeren Grundwasserführung sein. Diese können ggf. aufgrund ihrer höheren Durchlässigkeit zu einer gewissen Verschmutzungsgefährdung für das Grundwasser im Vergleich zu der ansonsten aufgrund der Untergrundverhältnisse weitestgehenden Abdichtung gegen Verschmutzungen des Grundwassers führen.

Die Planfläche für den vB-Plan Nr. 210 liegt flächendeckend innerhalb der äußeren Schutzzone (Zone IV) des festgesetzten **Heilquellenschutzgebiets (HQS) „Bad Oeynhausens-Bad Salzuflen (Gebietsnummer: 3918-20)“**. Umliegende Bereiche wie auch die Flächen nördlich der Eisenbahnlinie zählen ebenfalls zu den äußeren Schutzzonen dieses Schutzgebiets (Zone IV und IIIB). Insgesamt ist damit der Raum nicht dem Kernbereich der durch das Gebiet geschützten Quellen zuzuordnen. Weitere Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiete sind im nahen Umfeld nicht festgesetzt.

### 3.5 Boden

Gemäß **Bodenkarte NRW<sup>3</sup>** wird der überwiegende Teil des Plangebiets durch sandige und schluffige Lehmböden geprägt (Pseudogley-Braunerden, stellenweise Braunerden sowie im Süden Pseudogley-Parabraunerden, Pseudogley-Braunerden). Diese Böden sind gekennzeichnet durch eine hohe Sorptionsfähigkeit, eine mittlere bis hohe nutzbare Wasserkapazität und eine mittlere, nach Süden hin geringer werdende Wasserdurchlässigkeit. Die übrigen, sehr kleinflächig ausgeprägten Böden haben sich im randlichen Übergangsbereich im Nordwesten auf lehmigen Sandböden (Braunerden, stellenweise Podsol- oder Pseudogley-Braunerden) bzw. entlang der Niederung auf schluffigen Lehmböden mit Grundwassereinfluss (Gleye) entwickelt (siehe auch Umweltbericht).

---

<sup>3</sup> Geologisches Landesamt NRW: Bodenkarte von NRW 1:50.000, Blatt 3918 Herford, Krefeld 1984

Nach den **Kriterien der landesweit rechtlich zu schützenden Böden in Nordrhein-Westfalen<sup>4</sup>** umfasst das Plangebiet i.W. einen Bereich, der wegen der Regelungs- und Pufferfunktion/natürlichen Fruchtbarkeit der hier anstehenden Böden als schutzwürdig bewertet wird. Die im nördlichen und mittleren Bereich entwickelten Pseudogley-Braunerden und stellenweise Braunerden sind als **schutzwürdige fruchtbare Böden** (Stufe 1) und die im südlichen Teil vorkommenden Pseudogley-Parabraunerden und Pseudogley-Braunerden als **sehr schutzwürdige fruchtbare Böden** (Stufe 2) eingestuft worden. In der Abwägung ist daher neben dem allgemeinen Bodenverlust durch die Versiegelung auch dieser Aspekt besonders zu beachten.

### 3.6 Altlasten und Kampfmittel

Der Stadt Löhne sind im Plangebiet und seinem Umfeld keine **Altlasten** bekannt.

Die Bezirksregierung Arnsberg/Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe hat im Vorfeld der Planungen mitgeteilt, dass die Luftbildauswertung eindeutig auf eine **Kampfmittelbelastung** des Plangebiets und seines näheren Umfelds hinweist. 14 Blindgängerverdachtspunkte wurden identifiziert (Schreiben vom 11.06.2012 an die Stadt Löhne, Antragsnummer 57/3/03174, siehe auch nachfolgende Übersichtskarte für), weitere Einschlagstellen von Blindgängern konnten nicht ausgeschlossen werden. Die identifizierten Punkte häufen sich v.a. im nördlichen Plangebiet im Umfeld der Bahngleise. Folgende Maßnahmen wurden für erforderlich gehalten:

- Bearbeiten der vermutlichen Blindgängereinschlagstellen Nr. 2016 bis Nr. 2029,
- Absuchen der zu bebauenden Flächen und Baugruben im Bereich der Bombardierung,
- Anwendung der Anlage 1 der technischen Verwaltungsvorschrift für die Kampfmittelbeseitigung (TVV KpfMiBesNRW) - Baugrundeingriffe auf Flächen mit Kampfmittelverdacht ohne konkrete Gefahr im Bereich der Bombardierung auszuführen (<http://www.nrw.de/sch/725.htm>).

Nach den Untersuchungen sind allerdings i.W. nur Bombensplitter gefunden worden. Die Abschlussberichte für die bisher bekannten Verdachtspunkte liegen i.W. bereits vor, es stehen nur noch einzelne Überprüfungen aus. Der Umfang ggf. noch durchzuführender Bergungsarbeiten wird - wenn überhaupt - damit sehr viel geringer ausfallen als zunächst zu befürchten war.

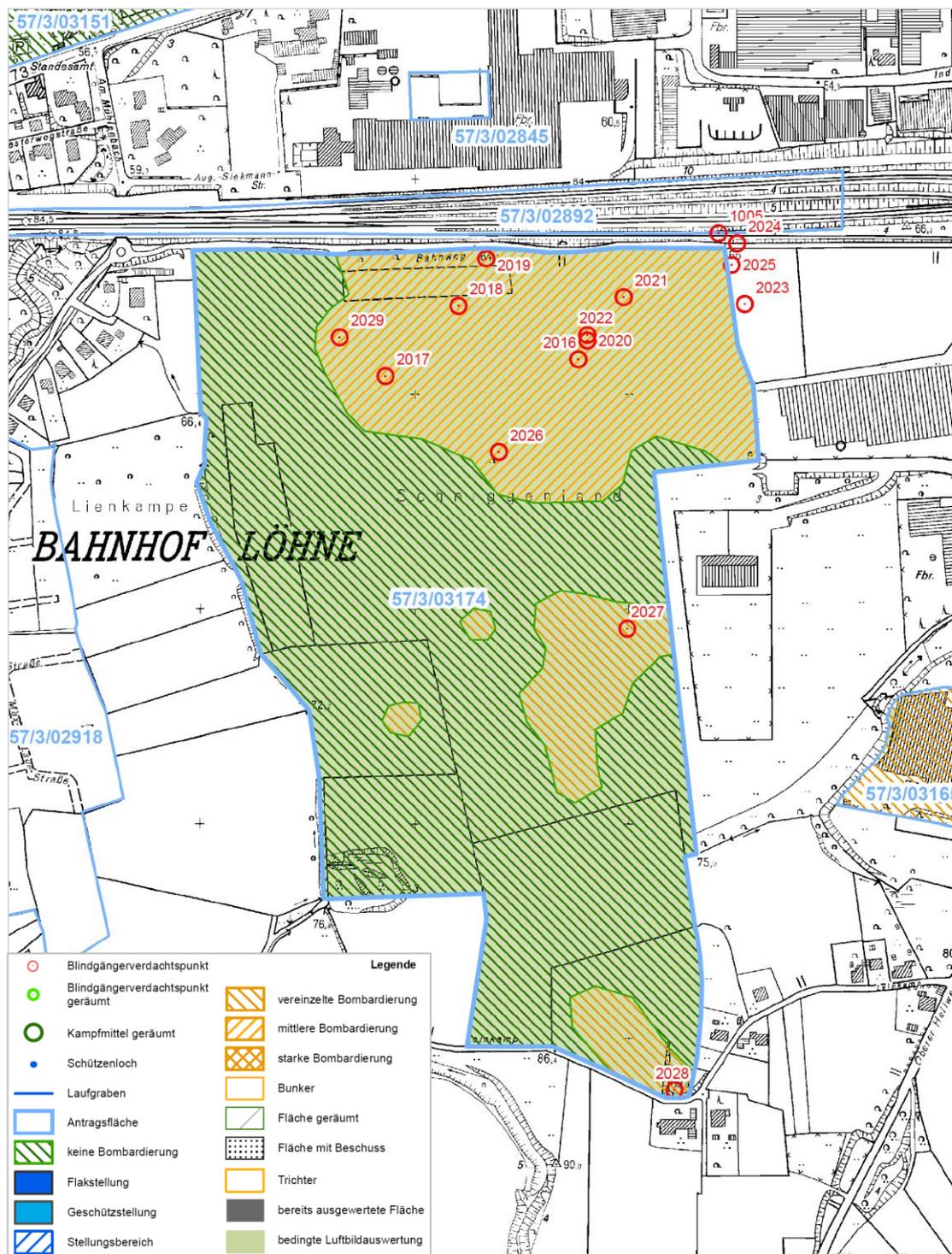
Parallel zum weiteren Verfahren wurden auch Flächen im Westen und Südwesten des Plangebiets von der Bezirksregierung überprüft (Antragsnummern 57/3/03239 bzw. 57/3/03240 - siehe dort). Hierbei wurde 1 Blindgängerverdachtspunkt südwestlich des Wäldchens im Grenzbereich der Flurstücke 68/156 außerhalb des Plangebiets festgestellt, der keine Auswirkungen auf das Planverfahren hat.

Nicht auszuschließen ist, dass im Zuge späterer Bau- und Erdarbeiten noch zusätzliche Verdachtspunkte auftreten können. Generell gilt daher, dass Tiefbauarbeiten grundsätzlich mit großer Vorsicht auszuführen sind. Treten bei Bodeneingriffen verdächtige Gegenstände oder außergewöhnliche Bodenverfärbungen auf, sind die Arbeiten aus Sicherheitsgründen unmittelbar einzustellen, der Staatliche Kampfmittel-

---

<sup>4</sup> Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW; Krefeld 2004

räumdienst ist umgehend zu benachrichtigen. Grundsätzlich sind in enger Abstimmung mit dem städtischen Ordnungsamt und mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst ein Absuchen zu bebauender Flächen und Baugruben im Bereich der mittleren Bombardierung sowie die Anwendung der einschlägigen technischen Sicherheitsvorschriften erforderlich.



**Abb. 3: Hinweise auf Kampfmittelbelastungen**  
 Bezirksregierung Arnsberg/Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe,  
 Anlage zum Schreiben vom 11.06.2012, ohne Maßstab

### 3.7 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im Plangebiet oder im nahen Umfeld sind der Stadt Löhne bisher keine **Baudenkmäler** bekannt.

Im Zuge des Scoping-Verfahrens hat der LWL-Archäologie darauf hingewiesen, dass im Plangebiet Funde aus Metall und Keramik bekannt sind, die möglicherweise auf eine römische Präsenz hinweisen könnten. Im Südosten des Plangebiets sind im Zuge der folgenden Untersuchungen **Brandgräber aus dem 4. Jahrhundert n.Chr.** gefunden worden, die am 07.05.2013 als Bodendenkmal gem. § 3 DSchG unter Schutz gestellt wurden. Nach den vorbereitenden Erkundungen sind die erforderlichen Maßnahmen zur Rettungsgrabung frühzeitig mit den Beteiligten abgestimmt worden. Eine ordnungsgemäße Sicherung ist zwischenzeitig erfolgt.

Allgemein ist zu beachten, dass bei Entdeckung kultur- oder erdgeschichtlicher Bodenfunde oder Befunde (etwa Tonscherben, Metallfunde, dunkle Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien) bei Erdarbeiten nach §§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz die Entdeckung unverzüglich der Stadt oder dem LWL – Archäologie für Westfalen (Stadtholz 24a, 33609 Bielefeld, Tel: 0521/52002-50) anzuzeigen und die Entdeckungsstätte drei Werktage in unverändertem Zustand zu erhalten ist.

### 3.8 Freizeit und Erholung

Der südliche Teil des Plangebiets wird im Regionalplan als Freiraum mit der überlagernden Funktion *Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung* dargestellt. Im Plangebiet selbst bestehen **keine Einrichtungen für Freizeit und Erholung**.

Im Norden verläuft der **Bahnweg entlang der Bahntrasse**, der v.a. als Verbindungsweg zwischen den Siedlungsbereichen dient, aber auch Teil eines Rundwegs für die Naherholung weiter durch das Gewerbegebiet Scheidkamp Richtung Süden und dann über die Wege im Außenbereich wie den Leinkamp nach Westen zurück in den Siedlungsbereich ist.

Ansonsten sind innerhalb des überplanten Bereichs keine weiterführenden **öffentlich nutzbaren Wegebeziehungen in den freien Landschaftsraum** vorhanden. Der Landschaftsraum weiter südlich der überplanten Fläche in Richtung Oberer Hellweg weist jedoch aufgrund seiner vergleichsweise kleinteiligen Struktur mit gliedernden Elementen (z.B. Streusiedlungen/Hofanlagen, gewässerbegleitende Gehölze, kleine Wäldchen) eine Bedeutung für Freizeit- und (Nah-)Erholung auf.

Südlich des Plangebiets verläuft entlang von Schierholzstraße und Leinkamp eine vom Kreis Herford im Rahmen der naturkundlich-historischen Wanderungen entwickelte, ca. 3,5 km lange Wanderroute („Zum Sudbachtal“). Etwa 400 m westlich und 550 m südlich verläuft zudem ein regionaler Wanderweg.

## 4. Projektentwicklung, Planungsziele und Plankonzept

### 4.1 Projektentwicklung, Vorhabenträger und Planungsziele

#### a) Ausgangslage: Hermes Fulfilment GmbH und Standort Löhne

Die Hermes Fulfilment GmbH ist eine Tochter der Otto Group und international im Bereich Warenlogistik mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot entlang des gesamten Warenstroms - von der Beschaffung über Lagerhaltung, Kommissionierung bis hin zum Retourenmanagement - tätig. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf allen absatzmarktnahen Leistungen und einer sehr breiten Dienstleistungspalette, auch in Kooperation mit den Schwesterunternehmen von Hermes Europe und weiteren Partnern.

So bietet z.B. die Hermes Einrichtungen Service GmbH & Co. KG mit Firmensitz in Löhne ganzheitliche Lösungen im Zwei-Mann-Handling rund um die Distribution von Möbeln, Haushaltsgroßgeräten und sonstigen schweren oder großen Sendungen an. Das Leistungsspektrum umfasst die Auslieferung bis zum fachgerechten Möbelaufbau und Anschluss von Elektrogeräten sowie die Rücknahme von Altgeräten, ggf. Reparatur und Retourenmanagement. Innerhalb der Hermes Firmengruppe verantwortet die Hermes Fulfilment GmbH u.a. das Geschäftsfeld Großstücke mit zwei Logistikzentren in Löhne und in Ohrdruf.

Die Unternehmen der Hermes Gruppe sind seit Jahrzehnten im Stadtgebiet von Löhne ansässig. Die Hermes Fulfilment GmbH beschäftigt derzeit in Löhne über 550 fest angestellte Mitarbeiter und über 150 Zeitarbeiter, zusammen fast 750 Mitarbeiter. Die Hermes Einrichtungen Service in Löhne umfasst aktuell rund 250 Mitarbeiter am Standort Löhne.

Die Abwicklungsmengen haben sich in den letzten 30 Jahren sehr stark entwickelt, so dass der Betrieb zwischenzeitlich auf ungefähr 14 verschiedene Standorte und Gebäude rund um die Stadt Löhne mit einer Gebäudefläche von gut 225.000 m<sup>2</sup> verteilt ist. Die direkt in Löhne an diversen, nicht zusammenhängenden Standorten angemietete Fläche beträgt ca. 190.000 m<sup>2</sup>. Der Firmensitz Löhne stößt somit heute absolut an seine Grenzen, zumal die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens in Löhne im Jahr 2013 sehr dynamisch erfolgt ist. Der Aufwand für die Koordination der verschiedenen Standorte und die notwendigen zusätzlichen Transportarbeiten und Fahrten zwischen den Standorten führen zu erheblichen Mehrbelastungen im bestehenden Arbeitsablauf und im Stadtgebiet und werden betriebswirtschaftlich zunehmend problematisch.

Die Otto Group und die Hermes Gruppe haben daher die Entscheidung getroffen, ein **neues Warenverteilzentrum (WVZ)** errichten zu lassen und den Standort Löhne insgesamt neu zu organisieren oder zu verlagern. Geplant sind eine Aufgabe der unwirtschaftlichen Einzelstandorte im Bereich Löhne und die Zusammenfassung und Weiterentwicklung in einem neuen WVZ mit einer Gebäudegrundfläche von rund 100.000 m<sup>2</sup>. Die Maßnahmen sind zwingend zur Betriebssicherung der Hermes Fulfilment GmbH und als Grundlage für die weitere Entwicklung erforderlich. Durch diese **Standortbündelung** werden erhebliche Synergieeffekte, Energieeinsparungen, Reduzierungen von Verkehrsbewegungen, Umladungen etc. sowie Kapazitätserweiterungen erwartet.

## b) Projektspezifische Rahmenbedingungen und Anforderungen

Die Hermes Fulfilment GmbH, der Hermes Einrichtungs Service und die Otto Group haben im Vorfeld eine **Vorplanung für ein neues Warenverteilzentrum (WVZ)** erstellt, um die Standortprüfung sachgerecht mit belastbaren Daten durchführen zu können. Diese Vorplanung hat die folgenden grundlegenden Anforderungen an ein idealisiertes Grundstück bzw. an den neuen Standort ergeben:

- Das erforderliche Grundstück benötigt eine Größenordnung von ca. 250.000 bis 300.000 m<sup>2</sup>. Darauf sollen das neue Warenverteilzentrum der Hermes Fulfilment und eine Hauptumschlagbasis (HUB) mit einer nutzbaren Gebäudegrundfläche von zusammen gut 100.000 m<sup>2</sup> errichtet werden. Als Ausbauoptionen für eine spätere untergeordnete Erweiterung soll möglichst ein achsengleicher Anschluss an den Hauptbaukörper vorgesehen werden können (ca. 16.000 m<sup>2</sup>).
- Die Hallen mit großvolumigen Lager- und Umschlagkapazitäten sind i.W. in einer Ebene ausgelegt, Büro- und Sozialräume können in einem Obergeschoss eingerichtet werden (zusammen rund 5.000 m<sup>2</sup>).
- Das Hauptgebäude benötigt jeweils 4 hohe und 4 niedrigere Hallenabschnitte mit lichten Höhen von rund 13 m bzw. 10 m. Die HUB benötigt eine durchgängige lichte Höhe von rund 7,5 m.
- Auf dem Grundstück sind für den Betrieb des WVZ umfassende befestigte Außenflächen erforderlich (Umfahrungen der Gebäude und Lkw-Anstellflächen an rund 200 Ladetoren, Stellflächen für Lastzüge als Lkw-Vorstau und für Wechselaufbauten).
- Für Mitarbeiter sind rund 400 Pkw-Parkplätze erforderlich, deren Anbindung ohne Konflikte mit dem Lkw-Verkehr auf dem Grundstück abgewickelt werden muss.
- Bei nach den Hochrechnungen langfristig erwarteten bis rund 365 Lkw täglich sind eine Erschließung des WVZ durch einen möglichst direkten oder kurzen Anschluss an eine überörtliche Hauptverkehrsstraße oder an eine Autobahn ohne größere Belastung von immissionsempfindlichen Gebieten sowie
- eine Entwicklung des Standorts mit einem 24-Stunden-Betrieb mit entsprechenden immissionsschutzfachlichen Spielräumen erforderlich.
- Ein Bahnanschluss als Möglichkeit für eine bedarfsgerechte Anbindung ist wünschenswert.

## c) Standortentscheidung und Vorhabenträger

Die Hermes Fulfilment GmbH und der Hermes Einrichtungs Service haben auf Grundlage der o.g. Anforderungen gemeinsam mit der Stadt Löhne eine **umfangreiche Alternativenprüfung und Standortdiskussion** im Stadtgebiet Löhne und in der Region vorgenommen. Für die **Standortentwicklung** kommen **im Grundsatz drei Varianten** in Frage, die betriebswirtschaftlich und planerisch geprüft worden sind und die im Zuge der im Parallelverfahren zum vB-Plan Nr. 210 durchgeführten 5. FNP-Änderung sowie im Rahmen der Regionalplanänderung erläutert werden (siehe jeweils dort):

**Variante 1:** Zusammenlegung durch Zumietung im Bestand und Erweiterung an den vorhandenen Standorten in Löhne („**Null-Variante**“),

**Variante 2: Standortbündelung im Raum Löhne mit Bau eines neuen Warenverteilzentrums**, Aufgabe der unwirtschaftlichen Einzelstandorte und Erhalt der sinnvoll getrennt zu betreibenden Standorte oder

**Variante 3:** vollständige Aufgabe des Standorts Löhne und **Neuansiedlung an einem anderen Ort** im Einzugsgebiet des Standorts zwischen Ruhrgebiet, Lippe und Südniedersachsen.

**Variante 1** als „Null-Variante“ am Standort Löhne musste angesichts der Entwicklungen in der Vergangenheit und der bekannten Situation im Bestand frühzeitig verworfen werden. Die Hermes Gruppe hat als Großbetrieb in den letzten Jahren angesichts des begrenzten Angebots bereits nahezu alle Möglichkeiten genutzt, z.B. im Bereich Dieselstraße/Alfred-Nobel-Straße in Löhne Ergänzungsflächen anzumieten - mit den o.g. negativen Begleiterscheinungen wie Zwischentransporte etc. Darüber hinaus ist der Gewerbestandort Dieselstraße/Alfred-Nobel-Straße - wie auch andere Standorte im Stadtgebiet - in seiner Lage zwischen Bahntrasse, Werre, Wohngebieten und Wald begrenzt, so dass größere Erweiterungen weder für Hermes noch für andere Betriebe möglich sind. Eine zukunftsichere Gesamtentwicklung ist an den schrittweise in Nutzung genommenen Teilbereichen aufgrund der Gebäudeanordnung und -lage, der Bausubstanz und der Erschließung nicht möglich.

Die in der Vorplanung erarbeiteten Anforderungen an eine langfristig wettbewerbsfähige Standortentwicklung für ein WVZ können im Ergebnis sachgerecht nur auf einem freigeräumten, neu zu bebauenden Gelände oder an einem neuen Standort, der zielgerichtet für das Vorhaben entwickelt werden kann, erfüllt werden.

**Variante 3** mit vollständiger Aufgabe des Standorts Löhne und Neuansiedlung an einem anderen Standort zwischen Ruhrgebiet, Lippe und Südniedersachsen hätte erhebliche Umstrukturierungen im Personalbestand, Umzüge oder weite Fahrwege zur Folge und würde letztlich einen großen Verlust für den Arbeitsmarkt im Raum Löhne darstellen. Betreiber und Stadt Löhne wollen diesen Schritt unbedingt vermeiden.

### **Ergebnis: Variante 2 mit Standortbündelung im Raum Löhne**

Nach Prüfung verschiedener Standortalternativen in Löhne und in der erweiterten Region hat sich der Vorhabenträger somit nach intensiven Beratungen mit der Stadt Löhne und mit der Bezirksregierung Detmold sowie nach Vorabstimmungen mit einigen Fachbehörden über Anforderungen an die Standortplanung entschieden, **den Standort Löhne im Bereich am Scheidkamp im Sinne der Variante 2** durch den Bau eines neuen Warenverteilzentrums zu entwickeln und damit langfristig zu sichern.

Vorgesehen sind die Aufgabe der unwirtschaftlichen Einzelstandorte im Bereich Löhne und die Zusammenfassung und Weiterentwicklung in dem neuen WVZ sowie der weitere Betrieb der separat zu betreibenden Standorte in Löhne. Zur Standortdiskussion wird auf die **Regionalplan-Änderung** und auf die **5. FNP-Änderung** ausdrücklich Bezug genommen, der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 210 setzt diese Prüfungs- und Planungsergebnisse somit im Bereich Scheidkamp konkret um.

Die geplante Neubaufäche (Gebäude) beträgt insgesamt rund 100.000 m<sup>2</sup>, die optional als Reservefläche gewünschte Erweiterung des Lagers von Hermes Fulfilment und Hermes Einrichtungen Service wurde im Planverfahren aufgegeben (siehe Kapitel 4.2). Von den in Löhne an diversen, nicht zusammenhängenden Standorten angemieteten Flächen von ca. 190.000 m<sup>2</sup> sollten nach dem Planungsstand zu Beginn der Projektplanung bis zu ca. 100.000 m<sup>2</sup> aufgegeben werden. Eine Lagerfläche von ca. 90.000 m<sup>2</sup> sollte in Löhne für separat zu betreibende Drittgeschäfte weiter genutzt werden. Der Antragsteller hat allerdings im Zuge der Planungsarbeiten mitgeteilt, dass die Hermes Gruppe aktuell in Löhne und Umgebung weitere Flächen sucht und dass es bei der derzeitigen Geschäftsentwicklung möglich ist, dass bis zur Fertigstellung des neuen WVZ bzw. darüber hinaus weiterer Flächenbedarf besteht und dass somit die nicht weiter anzumietende Fläche in Löhne geringer als bisher geplant ausfallen könnte. Diese Flächenwerte sind somit nur als grobe Anhaltswerte und als Übersicht zu verstehen.

Mit dem vorliegenden Neu- und Ausbaukonzept ist aus heutiger Sicht davon auszugehen, dass die derzeit vorhandenen rund 1.000 Arbeitsplätze in Löhne gesichert werden und dass ggf. noch 100 bis 200 weitere Arbeitsplätze langfristig hinzukommen könnten. Am neu geplanten WVZ werden etwa 500 bis 550 Mitarbeiter eingesetzt, rund 500 Mitarbeiter beider Betriebe verbleiben an den Altstandorten.

Die Hermes Fulfilment GmbH und der Hermes Einrichtungen Service als Töchter der Otto Group arbeiten in der Standortentwicklung eng mit der **Projektentwicklerin, der ECE Projektmanagement G.m.b.H & Co. KG**, Heegbarg 30, 22391 Hamburg zusammen. Die ECE hat daher auch die Standortentwicklung in Löhne federführend übernommen. Als **Vorhabenträgerin und spätere Eigentümerin** firmiert die **Panta 133 Grundstücksgesellschaft m.b.H & Co. KG**, ebenfalls Heegbarg 30, 22391 Hamburg, vertreten durch die ECE. Zwischen den Beteiligten werden wie bei anderen Standorten der Hermes Gruppe auch entsprechende vertragliche Regelungen über die Nutzung getroffen.

#### **d) Ziele der Stadt Löhne und Planungserfordernis**

Die Stadt Löhne spricht sich nachdrücklich für die Standortsicherung der Hermes Gruppe in Löhne aus, sieht hier ein **besonderes betriebsbezogenes Planungserfordernis** und hat die entsprechenden planerischen Schritte mit der Bezirksregierung und in der Bauleitplanung eingeleitet. Die Antragsteller haben deutlich gemacht, dass die geplante Maßnahme zwingend zur mittel- bis langfristigen Sicherung des Standorts Löhne erforderlich ist. Der Betrieb hat mit seiner Gesamtgröße und mit seinen derzeit fast 1.000 Mitarbeitern eine sehr große Bedeutung für die Stadt und für den lokalen Arbeitsmarkt. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Hermes Gruppe mit qualifizierten Mitarbeitern umfassende Dienstleistungen einschließlich handwerklicher Tätigkeiten im gesamten Logistikbereich anbietet und hier nicht dem typischerweise ggf. zunächst oft angenommenen Bild eines reinen Speditionsbetriebs entspricht (siehe oben).

Die heutige Situation an den Standorten im Stadtgebiet Löhne ist aus städtebaulicher und immissionsschutzfachlicher Sicht mit dem Flächenbedarf, der intensiven Lkw-Andienung und den hierfür nicht ausgelegten Gewerbestandorten sowie der Stellplatzproblematik teilweise kritisch. Die Verkehrsbewegungen zu den Anschlüssen an das überregionale Straßennetz führen zu Beeinträchtigungen der betroffenen Sied-

lungsgebiete in Löhne. Hinzu kommt der zusätzliche, ansonsten unnötige Verkehr zwischen den Standorten. Neben der Standort- und Arbeitsmarktsicherung ist somit die städtebauliche und verkehrliche Ordnung und Verbesserung der Rahmenbedingungen ein weiteres Ziel der Stadt Löhne.

Nach Informationen der Stadt Löhne liegen darüber hinaus für voraussichtlich frei werdende (Miet-)Flächen bereits teilweise Anfragen von einigen benachbarten Betrieben vor. Ein Grund liegt darin, dass die Hermes Gruppe wie erläutert als Großbetrieb in den letzten Jahren angesichts des begrenzten Angebots bzw. Entwicklungsspielraums alle möglichen Ergänzungsflächen angemietet hat und damit in Konkurrenz zu kleineren Betrieben im Umfeld stand. Die nach Neubau eines WVZ teilweise mögliche Freigabe von überwiegend gewerblich gut integrierten Standorten bzw. Hallen in der Größenordnung von maximal rund 100.000 m<sup>2</sup> dürfte somit in diesem Rahmen auch dem sonstigen örtlichen Gewerbe zu Gute kommen. Genauere Angaben sind vorerst aufgrund des steigenden Flächenbedarfs der Hermes Gruppe nicht möglich, wie dargelegt kann die Flächenaufgabe auch geringer ausfallen.

Die Stadt Löhne geht davon aus, dass frei werdende Hallenflächen bis zu dieser Größenordnung mittelfristig wieder sinnvoll zu belegen sind. Längerfristige, größere Leerstände werden in dem heute absehbaren Rahmen nicht erwartet. Klarzustellen ist aber auch, dass dagegen eine Aufgabe des Standorts Löhne insgesamt **gemäß Variante 3** mit Gesamtverlagerung und Freigabe von mehr als 200.000 m<sup>2</sup> Gebäudefläche zu massiven Leerständen in Löhne mit allen Folgeproblemen führen würde.

Nach der **Standortprüfung** (siehe Regionalplan-Änderung und 5. FNP-Änderung) wurde im Ergebnis der vorliegende Standort westlich des Gewerbegebiets Unterer Hellweg/Scheidkamp im Ortsteil Löhne-Gohfeld ausgewählt. Der Planbereich ist bisher weder im Regionalplan noch in der aktuellen Bauleitplanung als Baufläche für Wohn-, Misch oder Gewerbe- und Industrienutzungen überplant.

Um für das Vorhaben die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen - neben der regionalplanerischen Abstimmung - zu schaffen, hat der Rat der Stadt Löhne in seiner Sitzung am 14.03.2012 beschlossen, im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB die **5. Flächennutzungsplan-Änderung** einzuleiten und den **vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Löhne“** aufzustellen sowie den bereits im Planverfahren befindlichen **Bebauungsplan Nr. 102** zu teilen:

- Die **5. Flächennutzungsplan-Änderung** bereitet die grundlegende gewerbliche Flächennutzung unter Rücknahme von Wohnbauflächen vor.
- Durch die Aufstellung des **vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210** sind die konkreten planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung des Logistikzentrums zu schaffen und die Planinhalte, Erschließung, Ausgleichsmaßnahmen, Gestaltungsfragen u.v.m. projektbezogen zu entwickeln und abzustimmen.
- Bisher wird der Planbereich Scheidkamp/Hellweg im Osten über die Straßen Unterer Hellweg und Scheidkamp an das weitere Verkehrsnetz angebunden. Der Untere Hellweg ist mittel- bis langfristig aber nicht ausreichend leistungsfähig für den Gewerbeverkehr. Daher wurde beschlossen, den im Aufstellungsverfahren befindlichen B-Plan Nr. 102 „Gewerbegebiet südlich der Bundesbahnlinie Löhne-Hameln“ zu teilen und die Anschlussplanung an die B 61 mit begleitenden Maßnahmen mit drei Teilplänen als **B-Plan Nr. 102/A „Gewerbegebiet südlich der**

**Bundesbahnlinie Löhne-Hamel** – Anbindung an die **B 61** mit einem westlichen, mittleren und östlichen Abschnitt vorzuziehen (siehe folgende Abbildung und Kapitel 5.4).

Ziel ist die schnellstmögliche Anbindung des Gewerbestandorts an die B 61 unabhängig von den weiteren Planungsaufgaben im Bereich Nr. 102 (Teilungsbeschluss des Rats vom 14.03.2012 und Beschluss zur erneuten Entwurfsoffenlage vom 07.09.2012, siehe Vorlagen Nr. 19/2012, Nr. 222/2012 sowie wiederholte Beratungen im Jahr 2013 über die Vorziehung des östlichen und westlichen Abschnitts mit den durch die Stadt Löhne unmittelbar umzusetzenden Maßnahmen). Der Bereich des geplanten Bahnanschlusses wird zudem im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 aufgenommen.

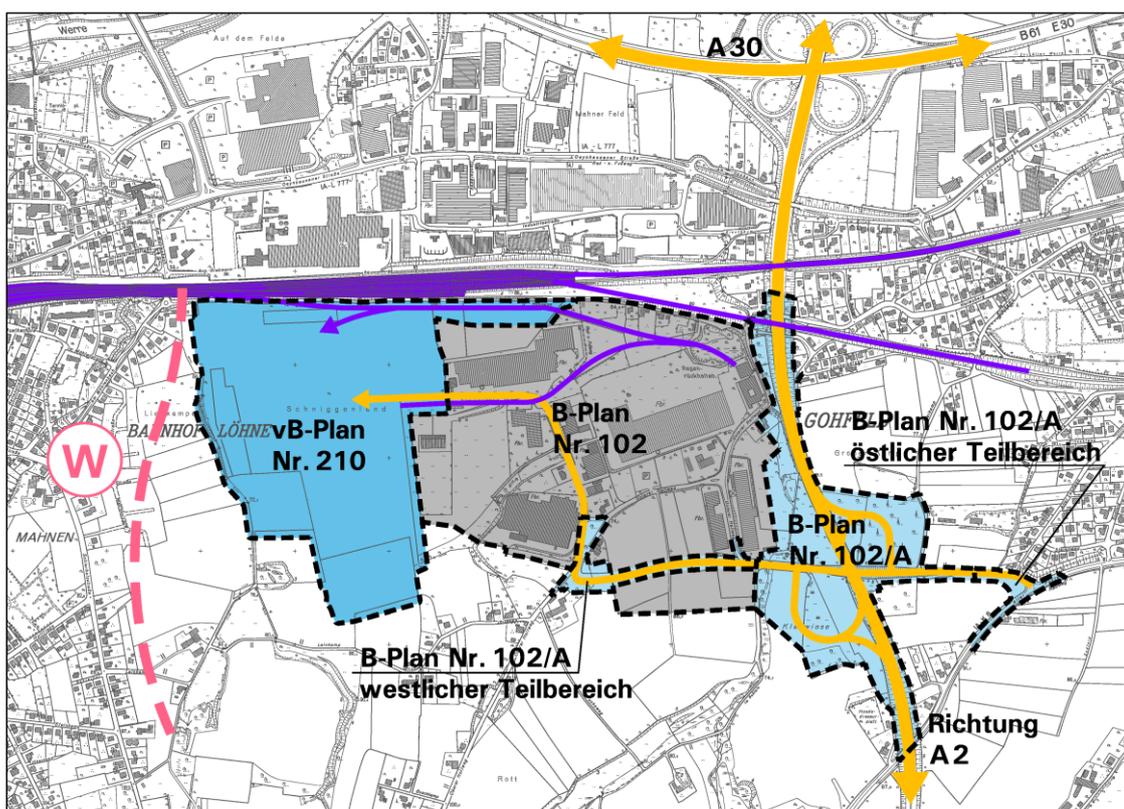


Abb. 4: Lage des Plangebiets in Löhne-Gohfeld, Abgrenzung (Übersicht) der aufzustellenden Bebauungspläne Nr. 102, 102/A und 210 sowie Erschließung Straße/Bahn -  $\Delta$  Nord  
Grundlage: DGK 5, ohne Maßstab

Die Stadt Löhne verfolgt somit zusammenfassend die folgenden **Planungsziele**:

- Standortsicherung der Hermes Gruppe in Löhne mit heute rund 1.000 Mitarbeitern sowie nach Möglichkeit Schaffung zusätzlicher siedlungsnaher Arbeitsplätze.
- Minderung der teilweise problematischen Auswirkungen der bisher rund 14 Standorte im Raum Löhne (Gewerbe-/Verkehrsemissionen, Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet auf den Zubringerstrecken zum überregionalen Straßennetz und zur A 30, unnötiges Verkehrsaufkommen zwischen den Standorten etc.) durch Bündelung gemeinsam zu betreibender Standorte und durch bessere Erschließung.

- Standortentwicklung im Nahbereich des Siedlungsschwerpunkts Löhne mit seiner Infrastruktur und seiner sehr guten Bus- und Bahnanbindung.
- Ansiedlung des WVZ im unmittelbaren Nahbereich zur Bahntrasse und Aufnahme einer sinnvollen Anschlussmöglichkeit für einen bedarfsgerechten Bahnanschluss in Fortsetzung der bereits freigehaltenen Optionen im Gewerbegebiet Scheidkamp.
- Sehr gute Anbindung an das überörtliche Hauptstraßennetz ohne größere Belastungen für Siedlungsbereiche, hier mittelfristig an die B 61 im Osten des Standorts Gohfeld und damit gleichzeitig auch Aufwertung des Gewerbegebiets Gohfeld (kurze Wege zum nächsten Autobahnanschluss - siehe Bebauungsplan Nr. 102/A).
- Projektbezogene Entwicklung des Standorts mit sachgerechter und angemessener Klärung und Bewältigung der umfangreichen fachlichen Anforderungen im Bereich Verkehr, Immissionsschutz, Naturschutz, Landwirtschaft etc.
- Vertretbare Einbindung des Plankonzepts in die städtebaulichen, naturräumlichen und landschaftsökologischen Rahmenbedingungen im betroffenen Bereich Mahnen/Gohfeld.
- Sinnvolle Umnutzung frei werdender Standorte in vorhandenen Gewerbegebieten, Verfügbarkeit für benachbarte Betriebe und Neuansiedlungen weiterer Betriebe.

Ziel der Stadt Löhne ist es nach dem Verlauf des Planverfahrens, Baurecht im Frühjahr 2014 zu erreichen. Mit dem Bau des Logistikzentrums soll dann im Frühjahr 2014 begonnen werden, die Inbetriebnahme ist ab Ende 2015/Anfang 2016 geplant.

#### **4.2 Plankonzept, Vorhaben- und Erschließungsplan, vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 210 und einbezogene Flächen gemäß § 12(4) BauGB**

Der als Ergebnis der Standortdiskussion ausgewählte Planbereich im westlichen Anschluss an das Gewerbegebiet südlich der Bahntrasse in Löhne-Gohfeld umfasst knapp 27 ha Gesamtgröße. Da die Überplanung der Grundstücke projektorientiert erfolgt und da dieses Voraussetzung für das regionalplanerische Verfahren gewesen ist, wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan im Sinne des § 12 BauGB aufgestellt.

Die konkretisierte Projektplanung wird im **Vorhaben- und Erschließungsplan** dargestellt, der Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210 (= Blatt 1) der Stadt Löhne ist. Dieser Vorhaben- und Erschließungsplan ist als **Blatt 2 Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210** und stellt den Stand der Projektplanung im Frühjahr/Sommer 2013 als Grundlage für die Offenlage gemäß § 3(2) BauGB dar<sup>5</sup>). Wesentliche Elemente der Projektplanung sind:

---

<sup>5</sup> Die idealtypischen Zielsetzungen der Vorhabenträger waren Grundlage der Vorentwurfsplanung im November/Dezember 2012 und damit auch Grundlage der ersten Verfahrensschritte gemäß §§ 2(2), 3(1), 4(1) BauGB.

Als Ergebnis der weiteren Grundstücksverhandlungen und der Konkretisierung der Projektplanung im Januar/Februar 2013 sind die überplanten Grundstücksflächen und Größenordnungen des Vorhabens gegenüber der Vorentwurfsplanung modifiziert worden. Im Südwesten wurde der Geltungsbereich der Bauleitplanung zurückgenommen, auf die bisher angedachte Erweiterungsoption mit rund 16.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche wurde verzichtet. Im Norden wird flächensparend u.a. eine Parkpalette für ca. 400 Pkw vorgesehen. Die Bauabschnitte werden „gedreht“, so dass der höhere Abschnitt nunmehr im Norden liegt und Richtung Bahn ausgerichtet ist. Der südliche Abschnitt wird dadurch noch mehr in das Gelände eingebunden. Der Baukörper wird außerdem versetzt geplant und ist somit etwas weniger massiv in der Außenwirkung. Durch Drehung der Längsachse etwas mehr nach Osten können größere

- Erschließung und Ausrichtung des Standorts sind durch die Lage zwischen dem bestehenden Gewerbegebiet im Osten und den Wohnsiedlungsbereichen im Westen sowie durch Bahntrasse und B 61 vorgegeben. Der Hauptbaukörper der Hermes Fulfilment wird somit im Westen des Planbereichs angeordnet und erstreckt sich in der Längsachse - leicht versetzt unter Beachtung des Wäldchens bzw. der verfügbaren Grundstücksflächen - von Norden nach Süden.
- Die Hauptverkehrsflächen des Standorts sind im Osten und Nordosten vorgesehen. Die Anbindung an das Straßen- und Bahnnetz erfolgt im Nordosten über die Straße Scheidkamp und über das bereits im Zusammenhang mit dem bestehenden Gewerbegebiet geplante Anschlussgleis an die Bahntrasse Löhne-Hamel. Die Möglichkeit, hier bedarfsgerecht einen Bahnanschluss anzulegen, stellt einen besonderen Vorteil dieses Standorts dar.
- Das Hauptgebäude des neuen Warenverteilzentrums der Hermes Fulfilment umfasst eine Gebäudegrundfläche von rund 84.000 m<sup>2</sup> und besteht aus 4 hohen Hallenschiffen mit einer lichten Höhe von etwa 13 m (Gesamthöhe außen einschließlich Planungsreserve und Photovoltaikaufbau bis 18,5 m) sowie aus 4 Hallenschiffen mit einer lichten Höhe von etwa 10 m (Höhe außen bis 15,5 m). Die Hermes-Hauptumschlagbasis (HUB) mit einer Gebäudegrundfläche von rund 16.000 m<sup>2</sup> benötigt eine durchgängige lichte Höhe von etwa 7,5 m (Höhe außen bis 13,5 m). Beide Gebäude sind über einen Verbindungstrakt im Bereich der Technikzentralen gekoppelt. Die Baukörper mit großvolumigen Lager- und Umschlagkapazitäten sind in einer Betriebsebene ausgelegt, Büro- und Sozialräume werden jeweils in einem Obergeschoss eingerichtet (zusammen knapp 4.000 bis 5.000 m<sup>2</sup>). Insgesamt sind ca. 210 Ladetore geplant.
- Die geplante Baufläche für die Hauptgebäude beträgt somit insgesamt etwa 100.000 m<sup>2</sup> zzgl. Pförtnerhaus, Nebenanlagen etc.
- Das Gelände fällt im Planbereich von etwa 77 bis 80 m ü. NHN im Süden auf rund 65 m ü. NHN im Norden in Randlage zur Bahntrasse. Die Höhenlage der Straße Scheidkamp im Osten liegt bei etwa 72 m ü. NHN. Die Höhenlage der Projektplanung (= Höhe Ladehof zwischen den Hauptgebäuden) liegt nach dem derzeitigen Stand bei 72,46 m ü. NHN. Die Höhenlage Oberkante Fertigfußboden/ Betriebsfläche der Hallenbauten liegt in der Projektplanung bei 73,81 m ü. NHN. Die Betriebsfläche wird somit im Süden bis zu rund 7-8 m in das Gelände einschneiden, im Norden erfolgen dagegen Aufhöhungen um ebenfalls bis zu etwa 7-8 m.
- Auf dem Grundstück sind für den Betrieb von WVZ und HUB umfassende Umfahrungs- sowie Rangier- und Lkw-Aufstellflächen erforderlich. Vor der Zufahrt auf das Betriebsgelände sind Stellflächen für mindestens 70 Lastzüge als Lkw-Vorstau vorgesehen. Der gut in den Tageszeiten steuerbare Wareneingang befindet sich im Westen des Hauptgebäudes. Der Hauptverkehr auf dem Gelände wird dagegen tags und nachts im Bereich des HUB sowie zwischen Hauptgebäude und HUB und somit abgewandt von den Wohngebieten im Westen abgewickelt. In diesem Bereich werden auch Stellflächen für etwa 135 Wechselaufbauten (WAB) ange-

---

Abstände v.a. zu dem Wäldchen im Südwesten, aber auch zu dem Bachlauf und zur Wohnbebauung im Nordwesten eingehalten werden. Damit reduziert sich z.B. der Eingriff in den Freiraum zwischen Vorhabenplanung und Wohnbereich im Westen und in das Landschaftsschutzgebiet (LSG) erkennbar. Grundsätzlich verbleibt natürlich noch eine erhebliche Größenordnung überplanter Bauflächen mit rund 20 ha und entsprechenden Auswirkungen.

ordnet. Hinzu kommen optional weitere Reserveflächen für Stellplatzanlagen im Norden.

- Im Zuge der sich konkretisierenden Projektplanung sind frühzeitig u.a. auch Schallgutachter eingeschaltet worden, das Plankonzept ist schrittweise geprüft und entwickelt worden. So war zunächst u.a. aus Platzgründen das Konzept so ausgelegt, dass das WVZ-Hauptgebäude im Osten und die Umschlagbasis mit geringerem Grundriss im Westen angeordnet worden war. Diese Überlegungen wurden jedoch u.a. in Abstimmung mit den beratenden Gutachtern verworfen, da dann die betriebsintensiven Bereiche Richtung Westen zur Wohnbebauung ausgerichtet gewesen wären.
- Für Mitarbeiter sind rund 400 Pkw-Parkplätze erforderlich, deren Erschließung ohne Konflikte mit dem Lkw-Verkehr auf dem Gelände abgewickelt werden muss. Flächensparend wird ein Parkdeck im Norden in Höhe der Pforte vorgesehen. Eine ursprünglich auch im Westen geplante zweite Stellplatzanlage mit rund 200 Pkw-Stellplätzen mit separatem Eingang sollte zur Verkehrsentsflechtung über den Bahnweg Richtung Nordwesten an die Straße Am Mühlenbach und Richtung L 773 (Oeynhausener Straße) im Norden angebunden werden. Diese Überlegungen wurden jedoch mit Blick auf das westliche Wohngebiet aus verkehrlichen und schalltechnischen Gründen verworfen.
- Mit Blick auf die Nutzung regenerativer Energien sollen die baulichen Voraussetzungen für eine Nutzung der Dachflächen durch eine Photovoltaikanlage geschaffen werden. Ein Eigenbetrieb durch den Eigentümer der Immobilien oder durch die Hermes Gruppe ist allerdings nicht beabsichtigt, es wurden Gespräche mit möglichen Betreibern geführt, nach heutigem Stand wird voraussichtlich vorerst keine Anlage installiert. Hinsichtlich der Wärmeversorgung wird der Einsatz eines BHKWs geprüft.
- Das Bauvorhaben wird im Westen und Süden von Grünflächen mit umfassenden baumbetonnten Anpflanzungen umgeben, im Nordwesten ist außerdem ein naturnahes Regenrückhaltebecken vorgesehen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Einzäunungen nicht die umgebenden Grünflächen umfassen, sondern relativ gebäude- bzw. betriebsflächennah angeordnet werden sollen, um das Landschaftsbild zu schonen und um die Durchgängigkeit der Randstrukturen für die Fauna zu sichern. Hierzu erfolgt noch keine Festlegung im vB-Plan Nr. 210, die genaue Lage kann erst im Zuge der Umsetzung des Vorhabens festgelegt werden.

Der **Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans** mit einer Größe von etwa 23,3 ha umfasst das Plangebiet der konkreten Projektplanung des Vorhabenträgers, soweit dieses heute rechtlich vollständig abschließend zur Verfügung steht und für die aktuelle Projektentwicklung kurzfristig vorgesehen ist.

Der **Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210** mit insgesamt etwa 27 ha umfasst darüber hinaus gemäß § 12(4) BauGB **einzelne Flächen im Norden und Westen**, die im Rahmen des Gesamtkonzepts sowie zur langfristigen **Sicherung des Bahnanschlusses** für das Vorhaben Warenverteilzentrum, aber auch für das weitere Gewerbegebiet Scheidkamp einbezogen und überplant werden. Aufgenommen werden

- das kleine, isoliert in den umgebenden verfügbaren Flurstücken liegende, nicht erschlossene Flurstück Nr. 27 (mit den Randstreifen Flurstücke 25 und 28) und
- die gemäß Vorplanung im Norden voraussichtlich benötigte Fläche für die geplante Bahnanlage einschließlich Randstreifen bis zum Bahnweg (siehe Kapitel 5.4) sowie
- der Bahnweg im Norden, der von dem Bahnanschluss gequert und als Wirtschaftsweg einbezogen wird (auch öffentlich durch Fußgänger und Radfahrer nutzbar).
- Einen Sonderfall stellt Flurstück 20 im Westen parallel zur Gebietsgrenze bzw. zum Bachlauf mit einer Größe von etwa 1 ha dar, das innerhalb des Geltungsbereichs des vB-Plans Nr. 210, nicht aber innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans liegen kann. Hier werden – ebenso wie auf den umliegenden Flächen – umfangreiche Eingrünungsmaßnahmen durchgeführt. Aufgrund eines noch nicht abgeschlossenen Flurbereinigungsverfahrens ist das Flurstück 20 vorsorglich dennoch nicht abschließend für den Nachweis des notwendigen Ausgleichsbedarfs berücksichtigt worden (siehe auch Kapitel 6.4). Gleichwohl verfügt der Vorhabenträger über das Nutzungsrecht, so dass die geplanten Pflanzmaßnahmen auf diesem Flurstück im Westen bereits vertraglich gesichert sind und ebenfalls kurzfristig durch den Vorhabenträger umgesetzt werden können.  
Ebenso konnten die Regenwasserretention und die Bachlaufverlegung auf Flurstück 20 nicht abschließend im Planwerk festgesetzt werden, diese Maßnahmen sind daher auf den angrenzenden formalrechtlich ohne Einschränkung verfügbaren Flächen vorgesehen worden. Deren Umsetzung erfolgt i.Ü. durch ein separates wasserrechtliches Verfahren.

#### 4.3 Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210

Der **Durchführungsvertrag** gemäß § 12(1) BauGB ist parallel zum Planverfahren erarbeitet worden und wird im Februar 2014 vor den abschließenden Beratungen im Rat abgeschlossen. Der Vertrag beinhaltet neben den erforderlichen Regelungen über die Durchführung des Vorhabens sowie über Zeitplan und Kostenregelungen insbesondere

- Beschreibung des Vorhabens und projektbezogene Regelungen,
- Regelungen und Anlagen zum Immissionsschutzkonzept mit aktiven und passiven Maßnahmen an betroffenen Wohngebäuden auch außerhalb des Plangebiets entlang der Erschließungsstraßen einschließlich Finanzierung,
- Aussagen und Anlagen zur Baugestaltung,
- Regelungen und Anlagen zur Grünordnung und zu naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen einschließlich CEF-Maßnahmen und Renaturierung des Bachlaufs,
- Regelungen und Anlagen zu wasserwirtschaftlichen Anforderungen und Maßnahmen.

Bestandteil des Durchführungsvertrags sind sehr umfangreiche Anlagen mit Gutachten und konkreten Lage- und Ausführungsplänen für die einzelnen relevanten Fragestellungen, so dass notwendige und zusätzlich fachlich von der Stadt Löhne oder von Behörden gewünschten Inhalte über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan hinaus in umfassender Weise konkretisiert und festgelegt worden sind.

## 5. Inhalte und Festsetzungen

Durch Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ werden die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die projektbezogene Entwicklung und Erschließung geschaffen. Diese leiten sich aus den in Kapitel 4 dargelegten Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen ab.

Aufgrund des projektbezogenen Planverfahrens und der aus Sicht der Regional- und Landesplanung nur unter diesen Voraussetzungen möglichen Flächenentwicklung wird der vorliegende Bebauungsplan vorhabenbezogen gemäß § 12 BauGB aufgestellt. Damit wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass ein Einfügen des geplanten Warenverteilzentrums in den örtlichen Siedlungszusammenhang unter der Voraussetzung ausreichender Vorkehrungen und Maßnahmen insbesondere zum Immissionschutz grundsätzlich als umsetzbar bewertet wird, nicht jedoch eine angebotsorientierte Ansiedlung jeglicher gewerblich-industrieller Nutzung mit noch nicht bekannten Firmen, Betriebsabläufen und Emissionen.

Die Art der baulichen Nutzung und die schalltechnischen Fragestellungen werden im Sinne der vorhabenbezogenen Projektentwicklung für das geplante Vorhaben konkretisiert. Die weiteren Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung, zur Bauweise, zu überbaubaren Grundstücksflächen, zur Grünordnung etc. ergeben sich ebenfalls aus der konkreten Projektplanung, werden aber im Interesse der Normenklarheit und der Nachvollziehbarkeit auch für die Öffentlichkeit in Anlehnung an die Planzeichenverordnung (PlanzVO) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) getroffen.

Mit diesen Regelungen wird eine eindeutige Kubatur und Obergrenze der Projektentwicklung festgelegt. Der geplante Gebäudekomplex wird jedoch zu spürbaren Auswirkungen im direkten Umfeld führen und auch eine gewisse Fernwirkung mit sich bringen. Diese Auswirkungen sollen durch Betriebsorganisation und -ausrichtung nach Osten sowie durch weitere Schallschutzmaßnahmen und Maßnahmen der Baugestaltung und Begrünung sachgerecht gemindert werden. Die Projektplanung mit Fassadengestaltung wird hierzu weiter abgestimmt, entsprechende Regelungen werden in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Auf Grundlage dieser Planinhalte und Regelungen sowie der Eingrünungsmaßnahmen und der verbleibenden Abstände zur benachbarten Wohnbebauung gehen Stadt und Projektträger davon aus, dass das Vorhaben trotz der Größe noch vertretbar entwickelt werden kann und dass von den künftigen Baukörpern keine sog. „erdrückende Wirkung“ auf die Umgebung ausgeht.

### 5.1 Art der baulichen Nutzung

Im Sinne der vorhabenbezogenen Projektentwicklung (siehe oben) wird die **Art der baulichen Nutzung** nicht als Gewerbe- oder Industriegebiet gemäß BauNVO festgesetzt, sondern für das geplante Vorhaben konkretisiert und als **Gebiet für ein Logistikzentrum mit Warenverteilzentrum, Lager und begleitenden Logistik-Dienstleistungen** festgesetzt. Dieses Plangebiet dient gemäß Antrag und Projektplanung der ECE Projektmanagement G.m.b.H & Co. KG bzw. der Hermes Fulfilment GmbH der Neuordnung des Firmenstandorts Löhne und somit der Unterbringung eines Logistikbetriebs mit umfassenden Logistikdienstleistungen.

Zulässig sind im Plangebiet **Gebäude zur Lagerung, Kommissionierung und zum Versand von Gütern aller Art**. In Baufeld 1 im Osten ist die Hauptumschlagbasis (HUB) für Wareneingang/-ausgang und das Verbindungsbauwerk zu Baufeld 2 vorgesehen, in Baufeld 2 das Hauptgebäude des Warenverteilzentrums mit Lager. Zwischen diesen Nutzungen bzw. Baufeldern innerhalb des Gesamtprojekts „Logistikzentrum“ erfolgt keine abschließende oder weitergehende Abgrenzung, da die Nutzungen sich ergänzen und ineinander übergehen können.

Eine engere Eingrenzung der Hauptnutzung ist nicht möglich bzw. nicht sinnvoll, da der anzusiedelnde Logistikgroßbetrieb im Rahmen der Unternehmensgruppe ausdrücklich entsprechende Transport- und Lagertätigkeit sowie umfassende Dienstleistungen für Kunden aus allen Branchen anbietet und je nach Marktentwicklung auch flexibel auf Kundenanforderungen reagieren muss.

Die Hermes Fulfilment GmbH ist für Industrie und Handel im Bereich Warenlogistik mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot von der Beschaffung über Lagerhaltung, Kommissionierung bis hin zum Retourenmanagement tätig. Ein Schwerpunkt liegt auf allen absatzmarktnahen Leistungen und einer breiten Dienstleistungspalette, auch in Kooperation mit den Schwesterunternehmen von Hermes Europe und weiteren Partnern (siehe Kapitel 4.1). Das Leistungsspektrum der Hermes Einrichtungs Service GmbH & Co. KG umfasst z.B. ganzheitliche Lösungen im Zwei-Mann-Handling rund um die Distribution von Möbeln, Haushaltsgroßgeräten und sonstigen schweren oder großen Sendungen. Hierzu gehören die Auslieferung mit fachgerechtem Möbelaufbau und Anschluss von Elektrogeräten sowie die Rücknahme von Altgeräten, ggf. Reparaturen etc.

Zugelassen werden darüber hinaus diesem Warenverteilzentrum zugeordnete ergänzende Nutzungen und Anlagen wie Büro- und Verwaltungsgebäude, Sozialräume, Räume für Sicherheits- und Wachdienste, Anlagen der Ver- und Entsorgung, Stellplatzanlagen und ein Bahnanschluss mit Verladung sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO. Damit wird das Vorhaben im Rahmen des vB-Plans ausreichend konkretisiert, gleichzeitig verbleibt ein als angemessen angesehener Spielraum für die Umsetzung.

Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass innerhalb des Plangebiets nur die positiv aufgeführten Nutzungen zugelassen werden. Ein besonderer Ausschluss von z.B. Einzelhandelsnutzungen, Vergnügungsstätten etc. ist somit hier nicht erforderlich, diese Nutzungen sind von vornherein nicht zulässig.

## 5.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

### a) Maß der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung werden im Sinne einer effektiven baulichen Nutzung des Plangebiets mit einer **Grundflächenzahl GRZ** von 0,8 und einer **Baumassenzahl BMZ** von 10,0 in Anlehnung an die Höchstmaße nach § 17 BauNVO festgesetzt. Gemäß Projektplanung und Stand der Grundstücksfragen sind in diesem Rahmen auch die Hof- und Rangierflächen des Vorhabens einbezogen, die Architekten gehen von einer GRZ von knapp unter 0,8 aus (ohne die separat zu bewertende

Bahnanlage und die angrenzenden Randbereiche im Norden, die nicht in den VEP einbezogen sind). Insbesondere die Festsetzung einer BMZ ist planerisch hier nicht erforderlich, wird aber mit Blick auf eventuelle Beitrags-/Gebührenfragen u.ä. spätere Folgewirkungen allgemein aufgenommen.

Im Plangebiet sind großflächig Lagereinrichtungen sowie ergänzende Hallen für den Güterumschlag geplant. Die **Höhenentwicklung** erfordert somit bauseitig und mit Blick auf die Auswirkungen im Umfeld besonderes Augenmerk. Diese großflächigen Anlagen müssen in das Gelände eingebunden werden, das im Planbereich von etwa 77 bis 80 m ü. NHN im Süden auf rund 65 m ü. NHN im Norden zur Bahntrasse fällt. Die Höhenlage der Projektplanung (= Bezugshöhe Betriebshof zwischen/neben den Hauptgebäuden) liegt gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan bei 72,46 m ü. NHN.

Die Betriebsfläche wird im Süden bis zu rund 7-8 m in das Gelände einschneiden, im Norden erfolgen Aufhöhungen um bis zu etwa 7-8 m. Im Nordwesten in Richtung der dortigen nächstgelegenen und insbesondere betroffenen Anlieger liegt die Auffüllung bei rund 5-6 m.

Die **Höhenlage des Gesamtprojekts** ist daher intensiv überprüft worden. Maßgebliche Kriterien sind neben der Höhenlage der Gebäude und den Auswirkungen auf das Umfeld insbesondere die geologischen Voraussetzungen (nur begrenzt möglicher Anschnitt der Gesteinsschichten im Untergrund), die zu bewältigenden Volumina der Bodenbewegungen (möglichst umweltschonender Massenausgleich auf dem Gelände) und der Anschluss an die Straße Scheidkamp im Osten (Lkw-Tauglichkeit der Zufahrt Scheidkamp in Höhe von rund 73 m ü. NHN ohne zu große Steigung).

Im Ergebnis wurde als Arbeitshöhe im Februar 2013 die Referenz-Höhenlage des Projekts mit 72,46 m ü. NHN an dem Bezugspunkt im Norden im Bereich der Fahr-gasse zwischen dem Hauptgebäude und der Hauptumschlagbasis erarbeitet. Diese Höhe wird dem Planvorhaben zu Grunde gelegt und ist im Vorhaben- und Erschließungsplan an 4 Stellen auf den Betriebsflächen aufgenommen worden. Die umgebenden Betriebsflächen haben zwecks Entwässerung etc. hierzu bzw. in Richtung Norden jeweils entsprechend leichtes Gefälle. Einzelheiten ergeben sich weiter aus den Anlagen zum Durchführungsvertrag einschl. Entwässerungsplanung.

In der **Planzeichnung des vorhabenbezogenen B-Plans Nr. 210** entfällt zum Satzungsbeschluss zur Klarstellung die darauf bezogene Darstellung in der Legende unter Buchstabe C *....sonstige Darstellungen ohne Festsetzungscharakter*, um insofern Unklarheiten zu vermeiden. Da der Vorhaben- und Erschließungsplan nach der gesetzlichen Regelung Bestandteil des vorhabenbezogenen B-Plans ist, ist somit die dort angegebene „OK Gelände 72,46 m ü. NHN“ maßgeblich und verbindlich. Eine inhaltliche Änderung, die einen erneuten Beteiligungsschritt gemäß § 4a BauGB erfordern könnte, ist mit dieser Klarstellung nicht verbunden.

Die Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 umfasst die geplanten Gebäudehöhen einschließlich geringfügigem Planungsspielraum und möglicher Aufstellung von Photovoltaikanlagen auf der Dachfläche für den Hauptbaukörper von bis zu 18,5 m über Betriebshof im Norden bzw. von bis zu etwa 15,5 m im Süden, jeweils umgerechnet und einschließlich Spielraum von + 1 m auf die eindeutig zu bestimmende Gesamthöhe in Meter über NHN (Normalhöhennull, Höhensystem DHHN 92). Aufgrund des zunehmenden

Geländeeinschnitts wird diese Bauhöhe im Süden zu einem erheblichen Anteil im Gelände eingebunden sein. Die maximale NHN-Höhe wird mit 91 m ü.NHN festgesetzt. In der Vorplanung war noch von bis zu rund 21,5 m Gebäudehöhe ausgegangen worden (im Vorentwurf: Bauhöhe bis zu 94 m ü.NHN). Die Hauptumschlagbasis wird mit einer Höhe von bis zu 13,5 m über Betriebshof geplant.

Parkpalette, Pförtner-/Fahrergebäude und Pforte für Mitarbeiter werden entsprechend Hauptumschlagbasis (ggf. mehrgeschossig) oder abgestuft aufgenommen.

Als **Ausnahme** wird eine **Überschreitungsmöglichkeit** der festgesetzten NHN-Höhen für untergeordnete technische Bauteile wie einzelne Dachaufbauten für Maschinen-/Technikräume, Lüftungsanlagen, Treppenhäuser oder Fahrstühle mit betriebsbedingt zwingenden Höhenanforderungen um bis zu 5 m aufgenommen. Heute noch nicht bekannte Plandetails zu diesen Anlagen können sich im Zuge der Baugenehmigungsplanung und in der späteren Betriebsphase z.B. noch aus Gründen des Brandschutzes oder aus anderen technischen Gründen ergeben und müssen im Interesse einer gewissen Flexibilität gelöst werden können, wenn diese umfeldverträglich angeordnet werden.

#### **b) Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen**

Die Bauweise wird klarstellend als **abweichende Bauweise** auf Grundlage der offenen Bauweise definiert. Die Abweichung betrifft die zugelassene Gebäudelänge von mehr als 50 m.

Die **überbaubaren Flächen** werden vorhabenbezogen mit einem Spielraum von soweit auf dem Gelände möglich 3 m auf die geplanten Baukörper bezogen (Spielraum nicht gegeben z.B. im Südwesten im Böschungsbereich). Überschreitungsmöglichkeiten werden nur als Ausnahme in begrenztem Umfang zugelassen, um z.B. angebaute technische Bauteile oder aus Schallschutzgründen sinnvolle Abdeckungen von Laderampen berücksichtigen zu können. Auch diese Fragestellungen können bei einem derartigen Projekt noch nicht alle abschließend mit der Entwurfsplanung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens abgedeckt werden.

Dieses gilt ebenso für **untergeordnete Nebenanlagen** wie z.B. aus Sicherheitsgründen erforderliche Zugänge oder Sprinkleranlagen/-tanks, die erst im Zuge des Brandschutzkonzepts abschließend abgestimmt werden können. Für derartige Nebenanlagen ist daher ebenfalls in dem vorhabenbezogenen Projekt eine gewisse Flexibilität erforderlich. Hierfür wird eine entsprechende und erprobte Regelung nach § 23(5) BauNVO aufgenommen.

### **5.3 Örtliche Bauvorschriften gemäß § 9(4) BauGB i.V.m. § 86 BauO NRW**

Wie in der Vorbemerkung zu Kapitel 5 dargelegt, werden die baugestalterischen Fragestellungen im Zuge der Projektentwicklung und auf der Basis der Fassadentwürfe abgestimmt. Regelungen hierzu werden im Durchführungsvertrag zwischen Stadt und Vorhabenträger aufgenommen, so dass auf Ebene des vB-Plans Nr. 210 hierzu keine Festsetzungen getroffen werden.

## 5.4 Erschließung und Verkehr, Bahnanschluss

### a) Kfz-Erschließung

#### a.1) Äußere Erschließung des Plangebiets

Die äußere Erschließung des Plangebiets erfolgt über den Anschluss an die bestehenden, durch das östlich angrenzende Baugebiet mit überwiegend Gewerbenutzungen führenden Straßen **Scheidkamp und Unterer Hellweg**.

Der **Anschlusspunkt des Vorhabens an die Straße Scheidkamp** im Osten wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 verbindlich festgelegt, andere Anbindungspunkte für den Kfz-Regelverkehr sind nicht vorgesehen. Die Bundesstraße B 61, die als Verbindung zwischen A 30/Bad Oeynhausen und Herford/A 2/Bielefeld dient, verläuft im Osten des Plangebiets. Die nächstgelegene Anschlussstelle (AS Löhne) befindet sich bisher in ca. 2,5 km Entfernung nordöstlich des Plangebiets.

Eine direkte Anbindung des Plangebiets an den überörtlichen Verkehr, hier an die B 61, ist über das vorhandene Straßennetz derzeit noch nicht möglich. Die Stadt Löhne plant jedoch den kurzfristigen Neubau des Anschlusses „Großer Kamp“ an die B 61. Hierzu werden der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan Nr. 102/A „Gewerbegebiet südlich der Bundesbahnlinie Löhne-Hamel n - Anbindung an die B 61“ und der ergänzende Teilplan Nr. 102/A "Gewerbegebiet südlich der Bundesbahnlinie Löhne-Hamel n - Anbindung an die B 61 - östlicher Teilbereich" aufgestellt. Das Straßenbauprojekt und die bautechnischen Parameter wurden mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW intensiv abgestimmt. Für beide Bebauungspläne ist die Offenlage gemäß § 3(2) BauGB im November/Dezember 2013 durchgeführt worden. Beide Bebauungspläne sollten zunächst im Februar 2014 als Satzung beschlossen werden. Aufgrund einzelner ergänzender Fragestellungen, die sich in der Offenlage ergeben haben, die aber keinesfalls das Plankonzept und den Anschluss an die B 61 in Frage stellen, wird aus Gründen der Rechtssicherheit eine erneute, wenn auch nur beschränkte Entwurfs-offenlage für den eigentlichen Anschlussknoten (B-Plan Nr. 102/A - mittlerer Abschnitt) kurzfristig durchgeführt. Die Beratungen über den Satzungsbeschluss sind in der Sitzung des Rats im Mai 2014 vorgesehen. Der Bebauungsplan Nr. 102/A (östlicher Teil) soll wie geplant weiterhin im Februar 2014 als Satzung beschlossen werden. Auf diese Planverfahren wird ausdrücklich zusammenfassend verwiesen (siehe Planverfahren für die o.g. B-Pläne).

Zur Beschleunigung der separat durch die Stadt Löhne durchzuführenden Maßnahmen wurde zudem bereits zuvor der westliche Abschnitt des Bebauungsplans Nr. 102/A mit dem Anschluss Großer Kamp an den Unteren Hellweg abgetrennt und vorgezogen. Dieser Bebauungsplan ist bereits am 18.12.2013 vom Rat als Satzung beschlossen worden (siehe auch Vorlage Nr. 324/2013 und Protokoll).

Mit Realisierung dieses Anschlusses werden das Gewerbegebiet Scheidkamp und das geplante Logistikzentrum künftig sehr gut an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden sein. Siedlungsgebiete mit Wohn- und Mischnutzungen müssen dann durch den Lkw-Verkehr nicht mehr durchfahren werden - im Gegensatz zu der heutigen Situation mit einer Vielzahl von Standorten der Fa. Hermes im Stadtgebiet, hier v.a. im Bereich Falscheide Richtung Auffahrt zur A 30 oder Richtung Herford. Der Lkw-Verkehr wird voraussichtlich fast vollständig die Auf-/Abfahrt B 61 nutzen, bis auf relativ wenige Sonderfälle bzw. Liefer-/Ziel-/Quellverkehr wird die

Ortslage Gohfeld künftig nicht durch vorhabenbezogene Lkw durchfahren. Auch für Pkw-Verkehre wird dieser Anschluss eine sehr gute Anbindung darstellen, soweit nicht - wie bereits heute - die Firmenmitarbeiter aus den Löhner Ortsteilen Verbindungen über das örtliche Streckennetz nutzen.

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass dieser Anschluss in Höhe Großer Kamp an die B 61 bereits lange vor Konkretisierung des geplanten Logistikzentrums geplant war und dass hierfür in der Bevölkerung grundsätzlich eine hohe Akzeptanz besteht. Ziele sind v.a. die Erschließung des gesamten Gewerbegebiets Scheidkamp/Unterer Hellweg, die Mobilisierung weiterer Gewerbeflächen sowie die Entlastung der Ortslage Gohfeld in Richtung der heutigen Zufahrten zur B 61 und der kleinen Wege und Straßen im Außenbereich von Schleichverkehr.

Eine ergänzende Erschließung für Pkw Richtung Westen über den Bahnweg war in den ersten Projektplanungen vorgesehen, wurde jedoch verworfen, auch um die Straßen Am Mühlenbach/Schierholzstraße in dem Wohngebiet im Westen nicht zusätzlich mit Verkehr zu belasten. Die Straßen Am Mühlenbach/Schierholzstraße in den Wohngebieten werden somit weder in der Bau- noch in der Betriebsphase durch Kfz-Regelverkehr als Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens belastet. Nach heutigem Stand kann dort lediglich eine Notzufahrt für Feuerwehr/Rettungsfahrzeuge und für den Unterhalt der Grünflächen im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens und des Brandschutzkonzepts erforderlich werden. Gewünscht ist natürlich eine Nutzung des Bahnwegs durch Mitarbeiter als Fußgänger und Radfahrer.

Die teilweise in sehr schlechtem Ausbaurzustand befindlichen kleinen Straßen und Wege Oberer Hellweg, Meinertsweg und Leinkamp im Außenbereich werden teilweise heute als Schleichweg in Richtung Gewerbegebiet Scheidkamp auch durch Lkw genutzt - trotz der z.T. bestehenden Verbote (Durchfahrt verboten für Lkw über 3,5 t oder Durchfahrt nur für Anlieger). Diese Straßen sind nicht für die Erschließung des Planvorhabens vorgesehen. Die weitere Entwicklung auf den örtlichen Hauptstraßen, aber insbesondere auch im untergeordneten Straßen- und Wegenetz in Siedlungsbereichen und im Außenbereich ist im Sinne des Monitoring zu beobachten (Überprüfung/Verkehrszählungen), ggf. können danach weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass ein guter Teil des (auch des heutigen) Schleichverkehrs Richtung Süden entfallen wird, wenn der Anschluss an die B 61 nach Süden in Betrieb genommen worden ist.

#### **a.2) Zeitplanung für den Anschluss an die B 61**

Mit dem Bau des Logistikzentrums soll im Frühsommer 2014 begonnen werden, die Inbetriebnahme ist ab Ende 2015/Anfang 2016 geplant.

Der geplante Anschluss an die B 61 wird bereits seit Jahren mit Straßen.NRW intensiv erörtert und projektiert, die Maßnahme bzw. die Abstimmung mit den übergeordneten Bundes- und Landesbehörden ist durch das Planvorhaben Logistikzentrum beschleunigt worden. Die Zustimmung/Bewilligung des Bundesverkehrsministers als Straßenbaulastträger wurde bereits im April 2013 erteilt.

Der Abschluss des Verfahrens und der Zeitpunkt der Förderung für den Anschluss an die B 61 sowie genauer Start und Dauer der Bauphase sind derzeit jedoch noch nicht

sicher vorherzusagen. Die Zeitplanung für den Bau des Anschlusses an die B 61 wird derzeit erarbeitet. Der Erläuterungsbericht und die Kostenberechnung für den Entwurf der Genehmigungsplanung wurden Ende 2013 fertiggestellt. Anfang 2014 wurde der komplette Entwurf der Genehmigungsplanung Straßen.NRW zur internen Prüfung übergeben. Da der straßenbauliche Entwurf kontinuierlich mit Straßen.NRW (Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe) sowie dem Bundesministerium abgestimmt worden ist, werden hier keine Änderungen mehr erwartet. Über das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen werden die Unterlagen an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geleitet. Im Rahmen des im Frühjahr 2014 stattfindenden Bund-Länder-Gespräches wird die Maßnahme weiter besprochen.

Aufgrund des Zeitablaufs und der Zuständigkeiten im Straßenbau (Bund) ist die von der Stadt gewünschte zeitgleiche Inbetriebnahme nicht zu realisieren. Die Stadt Löhne unternimmt aber alle Anstrengungen, um die Baumaßnahme gemeinsam mit Straßen.NRW so schnell wie möglich umzusetzen. Die Baumaßnahmen, die die Stadt Löhne selber durchführen kann, werden vorgezogen. Dieses betrifft v.a. die Trassenplanung für die Verlängerung der Straße Großer Kamp bis zum Scheidkamp/Oberer Hellweg im Süden sowie die östliche Anbindung Großer Kamp/Alter Postweg, so dass die aus heutiger Sicht kritische Situation im Abschnitt Unterer Hellweg (Straßenausbauzustand) ersetzt werden kann (siehe Teil-Bebauungsplan Nr. 102/A - westlicher Teilbereich). Auch wird geprüft, ob eine vorzeitige Einschleifung des Verkehrs auf die B 61 über das geplante südliche „Anschlussrohr“ möglich sein kann.

Die Stadt Löhne hat bereits umfangreiche Haushaltsmittel für das Straßenbauvorhaben in den Haushalt 2014 eingestellt, die erforderlichen Grundstücke für die Anbindung sind bereits gesichert und i.W. erworben worden. Mit der Umsetzung wird so schnell wie möglich begonnen.

Nach dem aktuellen Stand der Abstimmung mit Straßen.NRW und den zuständigen Bundes- und Landesministerien ergibt sich für die Stadt Löhne folgende Situation:

- Baurecht für den Anschluss „Großer Kamp“ an die B 61 und für die betroffenen Gemeindestraßen, hier planfeststellungersetzende Bebauungspläne Nr. 102/A mit drei Teilplänen (siehe oben): der Satzungsbeschluss für den westlichen Teilplan ist bereits erfolgt, der Satzungsbeschluss für den östlichen Abschnitt wird im Februar 2014 erwartet. Der Satzungsbeschluss für den mittleren Abschnitt soll voraussichtlich im Mai 2014 erfolgen (Offenlage erfolgt, erneute Offenlage zu Detailfragen aus Gründen der Rechtssicherheit, im Grundsatz wird die Planreife gesehen).
- Antragsunterlagen für Straßenbauvorhaben: Ende 01/2014 nochmals mit geringfügigen Ergänzungen überarbeitet und vorgelegt; Bearbeitungsdauer durch Straßen.NRW/Ministerien bis zu rund 6-12 Monaten, bis seitens des Bundesverkehrsministeriums der „Gesehen“-Vermerk erteilt wird.
- Finanzierungszusage: Zusage durch den Bund bereits erteilt mit Schreiben aus April 2013 sowie gemäß bisheriger Bund-Land-Besprechungen; falls notwendig könnten Teile der finanziellen Mittel auch noch rückwirkend erteilt werden. Nach Information des BMVBS ist das Bundesfinanzministerium nicht zur Klärung der Finanzierung hinzuzuziehen.

- Beteiligung des Bundesverkehrsministeriums: Aus Sicht der Vertreter des Bundesverkehrsministeriums wurde das Planvorhaben in den Abstimmungsgesprächen im Dezember 2013 als nicht sehr problematisch eingestuft.
- Kostenteilungsvereinbarung: Die Vereinbarung erfolgt zwischen Bund/Land und Stadt, als Muster dient ein bereits realisiertes Projekt im Kreis Gütersloh.
- Ausschreibung und angestrebter Baubeginn: Die Ausschreibungsunterlagen werden im Frühjahr/Sommer vorbereitet, der genaue Termin hierfür und für die weiteren Maßnahmen hängt dann von den Beschlussfassungen der Kommune und von der weiteren Abstimmung mit Bund/Land ab. Der Baubeginn für den Anschluss wird 2015 angestrebt.

Von besonderer Bedeutung ist, dass das alte Brückenbauwerk der B 61 über die Straße Großer Kamp unter laufendem Verkehr jeweils halbseitig abgerissen und ersetzt werden muss und dass bereits mit dem ersten Teilabriss der Verkehr über die Straße Großer Kamp in Richtung Osten durch die Ortslage Gohfeld gesperrt sein wird. Der Verkehr aus dem Gewerbegebiet Scheidkamp wird durch die vorzeitig anzulegende südwestliche Auffahrtrampe auf die B 61 in Richtung Süden geleitet und kann ggf. im Kreisverkehr Koblenzer Straße (L 860) wenden, um nach Norden in Richtung A 30 zu fahren. In umgekehrter Fahrtrichtung zum Gewerbegebiet ist dieses nur aus Richtung Norden, ggf. mit Wendemöglichkeit an der A 30 im AK Löhne, über die südwestliche Abfahrtrampe erreichbar. Der Verkehr auf der B 61 wird über 2 verengte Fahrspuren durch die Baumaßnahme geleitet. Bereits von diesem Zeitpunkt an werden der Alte Postweg und die Ortslage Gohfeld nicht mehr bzw. kaum noch von Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens Logistikzentrums durchfahren.

Gleichwohl wird es bis zum Start der Bauphase für das Brückenbauwerk für die B 61 über einen aktuell noch nicht sicher festzulegenden Zeitraum zu einem erhöhten Verkehrsfluss des durch den Baubeginn für das geplante Logistikzentrum verursachten Ziel- und Quellverkehrs (Bauphase, im schlechtesten Fall auch der ggf. noch anlaufende Betrieb) über das vorhandene Straßennetz Großer Kamp, Alter Postweg (K 8) und Weihestraße (L 860) durch die Ortslage Gohfeld kommen. Das klassifizierte Straßennetz ist jedoch grundsätzlich für eine zusätzliche Verkehrsentwicklung ausgelegt und vorgesehen.

### **a.3) Gutachten und Verkehrsprognosen**

Mit Realisierung dieses Anschlusses wird das Plangebiet Nr. 210 künftig sehr gut an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden sein. Wohn- und Mischgebiete müssen dann durch den Lkw-Verkehr nicht mehr durchfahren werden - im Gegensatz zu der bisherigen Situation mit einer Vielzahl von Standorten der Fa. Hermes im Stadtgebiet. Gleichwohl wird es in der Übergangszeit und in der Bauphase des Anschlusses an die B 61 über einen noch nicht genau zu bestimmenden Zeitraum Zeitraum von einigen Jahren zu einem Verkehrsfluss des durch das geplante Logistikzentrum verursachten Ziel- und Quellverkehrs (Bauphase Logistikzentrum, ggf. anlaufende/erste Betriebsphase) über das vorhandene Straßennetz Großer Kamp, Alter Postweg (K 8) und Weihestraße (L 860) durch die Ortslage Gohfeld kommen. Das klassifizierte Straßennetz ist allerdings grundsätzlich für derartige Verkehrsentwicklungen vorgesehen.

Die Stadt Löhne hat den Anschluss an die B 61 und die o.g. Straßen, die temporär zusätzliche Verkehrsmengen des Vorhabens Logistikzentrum Hermes sowie langfristig die sich neu ordnenden Verkehre von/zur B 61 aufnehmen sollen, auf Leistungsfähigkeit und Eignung geprüft. Im Rahmen der Arbeiten für den Ausbau der Anbindung „Großer Kamp“ an die B 61 und der Projektplanung der Hermes Fulfilment sind jeweils entsprechende Untersuchungen zu den zu erwartenden Verkehrsmengen und zu den technischen Auswirkungen durchgeführt worden:

1. **Bebauungsplan Nr. 102/A:** Anbindung „Großer Kamp“ an die B 61, Verkehrsuntersuchung, Stadt Löhne und Planungsbüro Hahm, Osnabrück, November 2012.
2. **Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 210:** Verkehrsuntersuchung Logistikzentrum Löhne-Gohfeld, Bockermann Fritze GmbH, Enger, Abschlussbericht, April 2013.

Die erste Untersuchung prüft die Gesamtsituation im Rahmen der Anschlussplanung an die B 61 und bezieht die Planung des Logistikzentrums als langfristiges Verkehrsaufkommen für den Anschluss B 61 ergänzend mit ein. Hierzu wird nochmals auf das Bebauungsplan-Verfahren Nr. 102/A verwiesen.

Die **Verkehrsuntersuchung Logistikzentrum Löhne-Gohfeld** (siehe Anlage zur Begründung) als zweite Untersuchung konzentriert sich auf das Logistikzentrums selbst und prüft insbesondere die Situation in der Zwischenzeit bis zur Inbetriebnahme der Anschlussstelle an die B 61. Diese Untersuchung wird als Anlage zu dieser Begründung zum vB-Plan Nr. 210 beigelegt. Die Vorgehensweise umfasst folgende Schritte (siehe Untersuchung mit den jeweils entsprechenden Kapiteln):

- ***Erste Erfassung und Analyse der IST-Situation (siehe dort, Kapitel 2):***

Zur Erfassung des IST-Zustands wurden Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Löhner Straße L 777/Weihestraße L 860, Weihestraße/Alter Postweg K 8, Alter Postweg/Großer Kamp, Unterer Hellweg/Scheidkamp, Löhner Straße/Weihestraße/Zur alten Werre und Weihestraße/Alter Postweg/Lignitzer Straße durchgeführt. In einer ersten groben Abschätzung des täglichen Verkehrsaufkommens wurden allgemeine pauschale Hochrechnungen zu Querschnittsbelastungen nach den einschlägigen Arbeitsgrundlagen ergänzt.

- ***Verkehrsprognose IST + Hermes (siehe dort, Kapitel 3, 3.1):***

Der unter Bezugnahme auf die Daten an den bisherigen Standorten in Löhne vom Betreiber erwartete Lkw-Verkehr für das künftige Logistikzentrum liegt langfristig bei rund 365 Lkw pro Tag (= jeweils 365 An- und Abfahrten = 730 Fahrten). Hiervon erfolgen etwa 510 Fahrten am Tag und rund 220 Fahrten in der Nacht zwischen 6.00 und 22.00 Uhr.

Der geplante neue Standort für ein Warenverteilzentrum ist im Endausbauzustand für rund 500 Mitarbeiter ausgelegt. Zusätzliche Mitarbeiter am neuen Standort sind aber möglich, so dass in der Verkehrsprognose und im Schallgutachten „auf der sicheren Seite“ mit 700 Mitarbeitern gerechnet wird. Ausgehend von einer potenziellen Mitarbeiterzahl von langfristig bis zu 700 am Standort und bei einer Annahme von 2 Fahrten je Mitarbeiter (pauschaler Ansatz ohne Fahrgemeinschaft-

ten, Radfahrer-/ÖPNV-Anteil und Besucher) wird in der Summe von einem Gesamtaufkommen von ca. 2.130 Kfz/Tag als Ziel- und Quellverkehr ausgegangen.

Ausdrücklich weist die Hermes-Gruppe darauf hin, dass das o.g. hochgerechnete Aufkommen noch nicht mit Betriebsstart verursacht werden wird, sondern als maximale langfristige Größenordnung mit zusätzlich bis zu ca. 200 neuen Arbeitsplätzen für den Standort prognostiziert worden ist (im Sinne von Berechnungen „auf der sicheren Seite“).

Die allgemeine Hochrechnung des Tagesverkehrsaufkommens IST + Hermes ergab zunächst die Prognose der Verkehrsbelastungen auf den Straßen Scheidkamp und Großer Kamp. Das Planvorhaben führt hier im Verhältnis zu den vergleichsweise geringen Verkehrsmengen heute zu ganz deutlichen Steigerungen. Diese Zahlen wurden anschließend aufgrund der Beobachtungen aus den Verkehrszählungen richtungsbezogen aufgeteilt.

- ***Berechnung der Leistungsfähigkeit wichtiger Knotenpunkte (siehe dort, Kapitel 3.2):***

Im nächsten Schritt erfolgte die Prüfung der Leistungsfähigkeit der v.a. betroffenen Knotenpunkte nach einschlägigen Berechnungsmodellen für den Planungsstand IST-Zustand + Hermes. Maßgebliches Kriterium ist die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeuge, bezogen auf den jeweiligen Knotenpunkt mit oder ohne Lichtsignalanlage. Der Grad der Leistungsfähigkeit wird dabei durch Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von *A (sehr gut)* bis *F (ungenügend)* beschrieben.

Verglichen wurde jeweils die heutige Situation mit der künftigen Belastung durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Hermes-Gruppe. Im Ergebnis weisen die Knotenpunkte i.W. eine sehr gute bis gute Qualität des Verkehrsablaufs auf und sind langfristig leistungsfähig. Eine Veränderung der Knotenpunkte ist danach vorerst nicht erforderlich. Verbesserungsmaßnahmen bieten sich allerdings aus heutiger Sicht im Bereich Einmündung Alter Postweg/Großer Kamp an, wobei hier die geplante Verschiebung der Anbindung nach Süden v.a. auch aus Lärmschutzgründen erforderlich ist (Errichtung einer Schallschutzwand - siehe Bebauungsplan Nr. 102/A - östlicher Teil).

- ***Verkehrsprognose IST + Hermes + Baulandreserven sowie Verkehrsprognose 2025 (siehe dort, Kapitel 4):***

In Kapitel 4 wurde eine genauere Ermittlung und Analyse der erhobenen und prognostizierten Verkehrsdaten durchgeführt. Die Zahlen basieren zunächst auf den in Intervallen durchgeführten Verkehrszählungen. Das Tagesverkehrsaufkommen wird dann hochgerechnet über statistische Werte für die jeweiligen Straßentypen mit Einberechnung des Ziel- und Quellverkehrs etc., die jährlich aktualisiert werden und die genauer sind als die ersten pauschalen Hochrechnungen in Kapitel 2. Ermittelt wurden schrittweise

- der heutige IST-Zustand,
- die Verkehrsprognose IST + Hermes,
- die Verkehrsprognose IST + Hermes + Baulandreserven sowie
- die Verkehrsprognose IST + Hermes + Baulandreserven + Verkehrsprognose 2025.

Die ermittelten Verkehrszahlen mit dem Hermes-Projekt wurden somit um eine Prognose für eventuelle zusätzliche Verkehrsmengen, die bei einer Nutzung der im

Gewerbegebiet Scheidkamp noch möglichen Flächenreserven entstehen können, ergänzt. Abschließend werden die heutigen Verkehrsmengen prognostisch auf das Jahr 2025 hochgerechnet, um hier zu erwartende Steigerungen mit abbilden zu können. Angemerkt sei, dass die o.g. Kenngrößen für den geplanten Hermes-Standort und für die Baulandreserven bereits diese langfristigen Steigerungen enthalten.

Im Ergebnis ist deutlich, dass das Planvorhaben Hermes hier im Verhältnis zu den vergleichsweise geringen Verkehrsmengen heute zunächst zu ganz deutlichen Steigerungen v.a. im Bereich Scheidkamp/Großer Kamp führen wird. Diese Steigerungen sind gemäß Planungsziel der Stadt Löhne in dem gewerblich weiter zu entwickelnden Bereich aber grundsätzlich als Folge der angestrebten Entwicklung möglich:

- Scheidkamp: heute rund 394 Kfz/24 h, künftig bis rund 2.800 Kfz/h<sup>6</sup>.
- Großer Kamp: heute rund 1.080 Kfz/24 h, künftig bis rund 3.688 Kfz/h.

Im Bereich östlich der B 61 wurden die Prognosen ohne den Anschluss an die B 61 ermittelt:

- Auf der Straße Alter Postweg (K 8) steigt das Tagesverkehrsaufkommen prognostisch im östlichen Abschnitt bis zum Jahr 2025 um rund 3.300 Kfz/24 h, davon rund 1.000 Lkw-Fahrten in dem Übergangszeitraum bis zur Inbetriebnahme des Anschlusses an die B 61 (heute 3.534 Kfz/24 h mit Anteil Schwerverkehr 324 Lkw, künftig: 6.853 Kfz/24 h mit Anteil Schwerverkehr 1.341 Lkw).
- Die *Weihestraße (L 860)* ist eine klassifizierte Landesstraße mit einem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen (DTV-Wert) von 6.315 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil von 395 SVKfz/24 bezieht sich dabei auf die Höhe des Lkw-Verkehrs auf diesem Streckenabschnitt und ist mit 6,25 % am Tagesverkehrsaufkommen bisher sehr gering. Durch den Bau des Logistikzentrums Hermes mit langfristig bis zu 700 Beschäftigten und einem täglichem Lkw-Verkehrsaufkommen von 730 Fahrten nimmt der Schwerverkehrsanteil somit deutlich zu. Der überwiegende Teil wird nach den vorliegenden Daten (Verkehrszählung und Angaben Fa. Hermes) nach Norden Richtung Löhner Straße fließen. Unter Betrachtung der o.g. Annahmen und der Erschließung der noch freien Baulandflächen im Gewerbegebiet "Hellweg" steigt das Verkehrsaufkommen auf der Weihestraße prognostisch ohne den Anschluss an die B 61 bis zum Jahr 2025 in Richtung Löhner Straße damit auf bis zu 8.371 Kfz/24h und in Richtung Koblenzer Straße auf 7.184 Kfz/24h (heute 6.315 Kfz/24 h mit Anteil Schwerverkehr 395 Lkw). Der Lkw-Anteil steigt auf der Weihestraße ohne den Anschluss an die B 61 bis zum Jahr 2025 in Richtung Löhner Straße auf 1.034 Lkw/24h und in Richtung Koblenzer Straße auf 555 Lkw/24h.

Zu Einzelheiten, zu genauen Prognosewerten und zur Vorgehensweise wird auf die Untersuchung verwiesen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass in der Untersuchung der bis 2025 zunehmenden Verkehrsaufkommen der aus dem Gewerbegebiet Hellweg induzierte Verkehr resultierend aus dem IST-Zustand mit einem Zuwachs von 10-30 %, aus dem zusätz-

---

<sup>6</sup> Prognose jeweils unter Einbeziehung der Baulandreserven, der Steigerungsraten anderer Firmen etc.

lichen Verkehrsaufkommen durch Hermes und der möglichen Mobilisierung der noch freien Baulandreserven betrachtet wird. Die durch die Fertigstellung der Nordumgehung bzw. B 611 zwischen A 2 und B 61 oder der Anbindung der B 61 an den Großen Kamp entstehenden Verkehrsverlagerungen sind in dieser Verkehrsuntersuchung nicht betrachtet worden, diese werden im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens Nr. 102/A für den Anschluss an die B 61 geprüft.

Diese Vorgehensweise ist aus Sicht der Projektplanung und im Rahmen des vB-Plans Nr. 210 gerechtfertigt, da mit Freigabe der Anbindung an die B 61 der überwiegende Verkehr der Fa. Hermes - insbesondere fast vollständig der gesamte Lkw-Verkehr - dann über die B 61 abfließen wird. Das Vorhaben wird dann für die Ortslage Gohfeld nur noch vergleichsweise geringe Beiträge zum Verkehrsaufkommen liefern (v.a. durch Mitarbeiter-Pkw aus östlichen Richtungen), die im Rahmen der Regelwerke und der Abwägung zum vB-Plan Nr. 210 unkritisch sein werden.

Nicht verkannt wird, dass die Anlieger an der K 8 und an der L 860 in Gohfeld hier durch das Bauvorhaben Hermes zusätzlich bis zum Anschluss an die B 61 deutlich betroffen sind. Zusammenfassend ist aber nach den Untersuchungen des Ingenieurbüros festzuhalten, dass die o.g. Knotenpunkte das zusätzliche Verkehrsaufkommen einschließlich Lkw-Verkehr bis zur Inbetriebnahme des Anschlusses an die B 61 i.W. gut bewältigen können und dass Zusatzverkehre auf den klassifizierten Straßen, die für eine Verkehrszunahme im Straßennetz auch ausgelegt sind, grundsätzlich möglich sind. Die temporäre Zusatzbelastung der klassifizierten Straßen ist auch mit den Straßenbaulastträgern Kreis Herford und Straßen.NRW besprochen worden. Zu prüfen sind insbesondere die schalltechnischen Auswirkungen. Hierzu wird auf die schalltechnische Untersuchung und auf die hieraus resultierenden weiteren Abstimmungsanforderungen ergänzend Bezug genommen (siehe Kapitel 5).

Nach Inbetriebnahme des Anschlusses an die B 61 ist sicher davon auszugehen, dass die Lkw-Fahrten zum allergrößten Teil über die B 61 und das weitere übergeordnete Straßennetz ohne Durchfahrt von Wohn- oder Mischgebieten abgewickelt werden. Bei den Pkw-Fahrten wird dagegen ein Teil der Mitarbeiter aus Löhne aber auch - wie heute auf anderen Straßen - das lokale Straßennetz in Gohfeld nutzen. Dieses ist jedoch für diesen lokalen Ziel- und Quellverkehr ausreichend ausgebaut.

### **Bahnweg und weitere Wege im Außenbereich - keine Nutzung durch Regelverkehr**

Eine ergänzende Erschließung des Vorhabens für Pkw Richtung Westen über den **Bahnweg** war in den ersten Planüberlegungen vorgesehen, wurde jedoch verworfen, auch um die Straßen Am Mühlenbach/Schierholzstraße in dem Wohngebiet nicht zusätzlich mit Verkehr zu belasten. Die Straßen Am Mühlenbach/Schierholzstraße in den Wohngebieten im Westen werden somit weder in der Bau- noch in der Betriebsphase durch Kfz-Regelverkehr als Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens belastet. Nach heutigem Stand kann dort lediglich eine Notzufahrt für Feuerwehr/Rettungsfahrzeuge und für den Unterhalt der Grünflächen im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens und des Brandschutzkonzepts erforderlich werden. Gewünscht ist natürlich eine Nutzung des Bahnwegs durch Mitarbeiter als Fußgänger und Radfahrer.

Von Bürgern wurde dargelegt, dass die teilweise in sehr schlechtem Ausbaustand befindlichen **kleinen Straßen und Wege im Außenbereich** (Oberer Hellweg,

Meinertsweg, Leinkamp) heute als Schleichweg in Richtung Gewerbegebiet Scheidkamp - auch durch Lkw - genutzt werden. Eine zunehmend intensive Nutzung in der Hermes-Bauphase sowie eine spätere Nutzung durch Mitarbeiter-Pkw und Lkw wird befürchtet. Hierzu wird zunächst auf die bestehenden Verbote auf den o.g. Wegen verwiesen (Durchfahrt verboten für Lkw über 3,5 t oder Durchfahrt nur für Anlieger). Zudem hat der Vorhabenträger ausdrücklich mitgeteilt, dass diese kleinen Wege und die Wohnstraßen im Westen in der Bauphase nicht genutzt werden sollen und dass hierzu im Zuge der Durchführung der Maßnahme auch entsprechende Vorgaben für die Bauunternehmen getroffen werden. Hinsichtlich des Schleichverkehrs, der heute v.a. den Oberen Hellweg betreffen dürfte, wird von Seiten der Fa. Hermes erwogen, die künftigen Mitarbeiter am Standort auf die Konfliktlage zu verweisen.

Die weitere Entwicklung auf den örtlichen Hauptstraßen, aber insbesondere auch im untergeordneten Straßen- und Wegenetz in Siedlungsbereichen und im Außenbereich ist im Sinne des **Monitoring** zu beobachten (Überprüfung/Verkehrszählungen), ggf. können danach weitere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass ein guter Teil auch des heutigen Schleichverkehrs Richtung Süden entfallen wird, wenn der Anschluss an die B 61 nach Süden in Betrieb genommen worden ist.

### **Stellplatzanlagen auf dem Vorhabengelände**

**Lkw- und Pkw-Stellplatzsammelanlagen** werden i.W. im Osten des Gebäudekomplexes angeordnet (siehe Kapitel 4.2). Nach dem gegenwärtigen Planungsstand sind vor der Zufahrt auf das Betriebsgelände ausreichende Stellflächen für mindestens 70 Lastzüge als Lkw-Vorstau vorgesehen. Konflikte durch wartende Lkw mit Schleichverkehren und nächtlichem Parken in der Umgebung zu Lasten der Anlieger sind zu vermeiden.

Für Mitarbeiter ist sind rund 400 **Pkw-Parkplätze** erforderlich, deren Anfahrt auf dem Gelände teilweise getrennt vom Lkw-Verkehr abgewickelt werden muss. Der Stellplatzbedarf wird flächensparend in einem Parkdeck im Norden abgedeckt. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 werden diese Sammelanlagen entsprechend festgesetzt.

### **b) Bahnanschluss**

Nördlich des Plangebiets verlaufen die Bahngleise der Bahnstrecken Berlin-Hannover-Ruhrgebiet-Köln sowie Osnabrück-Amsterdam und Löhne-Hamelnd-Elze. Diese sehr günstige Lage des Gewerbestandorts ermöglicht einen bedarfsgerechten Anschluss an den **schienengebundenen Güterverkehr**.

Für das östlich angrenzende Gewerbegebiet Scheidkamp ist bereits im Rahmen der früheren Planungen der Stadt Löhne eine Stammgleisanlage mit Anschluss an die Strecke Löhne-Hamelnd-Elze vorgesehen worden. Die Stadt Löhne hat mit der DB Netz AG frühzeitig Kontakt aufgenommen und nach Vorabstimmung mit Schreiben vom 14.05.2012 um die ergänzende Einbeziehung und Überprüfung der vorliegenden Projektplanung im Zusammenhang mit dem o.g. Stammgleis gebeten. Die DB Netz AG hat mit Schreiben vom 06.07.2012 mitgeteilt, dass aus dortiger Sicht nach dem gegenwärtigen Stand eine grundsätzliche Machbarkeit gegeben ist.

Dieser Anschluss wird für das vorliegende Projekt aufgegriffen, das Anschlussgleis wird im Norden des Hauptgebäudes vorgesehen. Der Vorhabenträger hat daraufhin in Abstimmung mit der Stadt Löhne eine Variantenprüfung für einen Gleisanschluss erarbeiten lassen, die in der Anlage beigefügt ist.<sup>7</sup> Im Ergebnis haben die Vertreter der Stadt Löhne und des Vorhabenträgers nach Erörterung mit den Fachplanern die dortige Variante 1 als Arbeitsgrundlage für die weitere Planung ausgewählt, da diese die realistischste und wirtschaftlichste Variante darstellt.

Der Bau des Gleisanschlusses ist im ersten Schritt der Vorhabenumsetzung zunächst noch nicht vorgesehen, aktuell können die Anforderungen des Betreibers nicht über den Bahnbetrieb der DB AG erfüllt werden. Der Betreiber wünscht jedoch ausdrücklich die Option, um bei sich ändernden wirtschaftlichen und betrieblichen Voraussetzungen auf Kunden- wie auf Bahnseite sinnvoll reagieren zu können. Daher wird im Durchführungsvertrag auch keine terminlich bindende Verpflichtung zur Realisierung des Anschlusses aufgenommen. Die konkrete Realisierung ist zu einem späteren Zeitpunkt auf Grundlage eines eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens vorzubereiten.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass dieser Bereich des Bahnanschlusses nicht innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans liegt, sondern im Sinne des § 12(4) BauGB in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen wird. Die benötigten Flächen für die nach Variantenprüfung sinnvoll umsetzbare Option Bahnanschluss werden zusätzlich aufgenommen und gesichert, zumal hier auch Teilflächen anderer Eigentümer betroffen sind.<sup>8</sup> Hier ist jedoch nochmals auf die bereits sinngemäß vorliegenden Planungsüberlegungen der Stadt Löhne über einen Bahnanschluss für den gesamten Gewerbebereich Scheidkamp - also über das Interesse eines einzelnen Vorhabenträgers hinaus - zu verweisen, so dass diese Überplanung von Teilflächen Dritter im Grundsatz als gerechtfertigt und sinnvoll angesehen wird.

Zusätzlich betroffen ist hier insbesondere das bis auf Weiteres nicht verfügbare schmale Flurstück 27 (mit den kleinflächigen Randstreifen Flurstücke 25 und 28) im Norden, das aufgrund der Vorgeschichte allerdings isoliert und ohne Erschließung sowie andere sinnvoll mögliche bauliche Nutzungen inmitten der verfügbaren Flächen liegt. Die im Osten angrenzenden nördlichen Randbereiche der dortigen Flurstücke 32 und 53 sind bereits durch das bisherige Plankonzept der Stadt in ähnlicher Art und Weise als potenzieller Bahnbereich angedacht worden und lassen i.Ü. noch weitere Nutzungen zu.

Gemäß vorläufiger Konzeptplanung ist davon auszugehen, dass der spätere Gleisanschluss einige Meter tiefer liegen wird als die geplante Betriebsebene und somit gut durch eine Kranbrücke im Rahmen einer Überbauung (Halle) angefahren werden könnte. Nach schallgutachterlicher Aussage wäre eine derartige schallabschirmende Maßnahme außerdem voraussichtlich erforderlich. Grundsätzlich sind im Umfeld weiterhin die Immissionswerte im Rahmen der Wohn- und Mischgebiete bzw. im

---

<sup>7</sup> Eisenbahntechnische Erschließung Scheidkamp/Hellweg/Hermes, Erläuterungsbericht, Bockermann Fritze Ingenieur Consult GmbH, Enger, November 2012 - siehe Anlage

<sup>8</sup> Hinweis: Auf den Flächen des Vorhabenträgers können die Böschungen bis zur Umsetzung des Bahnanschlusses in einem Gefälle angelegt werden, das noch keine zusätzlichen baulichen Stützmaßnahmen erfolgt. Im Zuge eines späteren Bahnanschlusses wären jedoch Winkelstützen in dem dann erforderlichen Umfang vorzusehen.

Außenbereich analog zu Mischgebietswerten einzuhalten. Baumaßnahme und Umfang werden von der Zugfrequenz und von den umzuschlagenden Gütern abhängen. Konkrete Angaben können heute noch nicht getroffen werden. Hierzu würde später eine entsprechende konkrete Planung mit Schallgutachten und ggf. mit einer Änderung des Bebauungsplans Nr. 210 für den Baukörper ergänzend zu dem eisenbahnrechtlichen Verfahren erforderlich.

### c) Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV

Der parallel zu den Gleisanlagen im Norden des Plangebiets verlaufende Bahnweg bindet das Plangebiet durch eine Unterführung der Bahngleise in Verlängerung der Straße Am Mühlenbach an die Ortslage und an den Bahnhof Löhne an. Diese Wegeverbindung wird heute durch Stadt und Bahn als Wirtschaftsweg sowie durch **Fußgänger und Radfahrer** als Verbindungsweg genutzt. Im Zuge der Vorhabenplanung wird dieses entsprechend berücksichtigt, eine Nutzung durch Kfz ist nicht vorgesehen. Eine ggf. sinnvolle Nutzung durch Notfall- oder Einsatzfahrzeuge soll jedoch möglich bleiben.

Über den Bahnweg Richtung Westen können die Bushaltestellen im Umfeld sowie der Bahnhof gut erreicht werden. In der nördlich der Bahn liegenden Ortslage besteht die fußläufige Anbindung an mehrere Linien des **örtlichen und regionalen Busverkehrs** (Haltestelle Rathaus ca. 600 m entfernt). In den westlichen Wohngebieten verkehrt zudem die Buslinie 432 an den Haltestellen Am Mühlenbach und Holtflage (jeweils ca. 650 m entfernt). Vom nördlichen Plangebiet ausgehend liegen der zentrale **Busbahnhof** und der **Bahnhof Löhne** in ca. 1,5 km Entfernung. Diese sind von den genannten Bushaltestellen aus sowie mit dem Fahrrad gut erreichbar. Der Bahnhof wird regelmäßig von mehreren Regionalzügen bedient. Die Stadt Löhne beabsichtigt, nach Realisierung des Warenverteilzentrums in Zusammenarbeit mit der Hermes Gruppe die ÖPNV-Nachfrage der Mitarbeiter abzufragen, zu prüfen und das Liniennetz hierauf bedarfsgerecht abzustellen. Im Zuge der Projektentwicklung und der Realisierung ist es ggf. möglich, den Mitarbeitern organisierte Radabstellmöglichkeiten auch am Bahnhof oder an Bushaltestellen anzubieten.

## 5.5 Immissionsschutz

Mögliche Immissionskonflikte durch Verkehr, Gewerbe oder Landwirtschaft sind aus Sicht des **Immissionsschutzes** frühzeitig zu prüfen. Als Planungsgrundlage sind zunächst die Rahmenbedingungen und Vorbelastungen zu erörtern, Anschließend sind die projektbedingten Auswirkungen auf das weitere Umfeld zu prüfen.

### 5.5.1 Mögliche Einwirkungen auf das Plangebiet

Das Plangebiet selbst wird bisher landwirtschaftlich i.W. intensiv als Acker genutzt, im Umfeld befinden sich Gewerbe- und Wohnnutzungen sowie die Bahntrasse (siehe Kapitel 3). Folgende Aussagen zu Vorbelastungen können aufgrund der angrenzenden Nutzungen getroffen werden:

- Das Plangebiet unterliegt tags und nachts insbesondere im nördlichen Bereich einer sehr hohen Lärmbelastung durch den Personen- und Güterverkehr auf der stark frequentierten Bahnstrecke Ruhrgebiet-Hannover.

- Straßenverkehrsbedingte Lärmimmissionen liegen aufgrund der Lage des Plangebiets nicht vor.
- Auf das Plangebiet wirken teilweise gewerblich verursachte Immissionen aus dem östlich gelegenen Gewerbegebiet Scheidkamp/Hellweg ein.
- Im Gebiet und im angrenzenden Umfeld sind keine Massentierhaltungen mit ggf. konfliktträchtigen Emissionen bekannt. Sonstige Belastungen landwirtschaftlicher Nutzungen im Umfeld, z.B. in der Erntezeit, gehen nicht über das ortsübliche Maß hinaus.

Insgesamt stellen die auf das Plangebiet einwirkenden Immissionen für das geplante Vorhaben kein Hindernis dar, sondern begrenzen als Vorbelastung ggf. konkurrierende bauliche Nutzungsziele und sprechen eher für eine derartige unempfindliche Gewerbenutzung. Besondere Schutzvorkehrungen sind nicht erforderlich. Im Nahbereich der Bahntrasse ist bei Büronutzungen auf eine ausreichende Abschirmung oder auf passiven Schallschutz zu achten, konkrete Konfliktpunkte mit weitergehendem Handlungsbedarf liegen bei der bisherigen Projektplanung aber hier nicht vor.

#### **5.5.2 Mögliche Auswirkungen der geplanten Nutzung auf die Umgebung - gewerbliche Emissionen und Emissionen durch Zu- und Abfahrtsverkehr**

Mit der Ansiedlung des Logistikzentrums sind insbesondere **lärmbedingte Emissionen durch Lkw- und Rangierverkehre sowie durch Ladevorgänge** zu erwarten. Im Plangebiet selbst sind weder Wohnnutzungen noch Streubebauung vorhanden. Die Nutzungen im Umfeld stellen jedoch Immissionsorte mit unterschiedlichen Rechtspositionen bzw. Schutzanforderungen je nach Lage im Siedlungszusammenhang oder im Außenbereich dar. Diese müssen im Rahmen der Planung berücksichtigt werden:

- Westlich des Plangebiets liegen jenseits des Bachlaufs und angrenzender gliedernder Freiflächen entlang der Straße Am Mühlenbach und der Schierholzstraße die östlichen **Wohngebiete der Ortslage Löhne-Bahnhof** (siehe auch Bebauungsplan Nr. 101, Nr. 175/A und Aufhebungsverfahren - vgl. Kapitel 3.2).
- Im Süden besteht im Außenbereich **Streubebauung v.a. im Bereich Leinkamp**.
- **Einzelne Wohnnutzungen** bestehen im Osten **im Bereich des zunehmend gewerblich genutzten Gebiets Scheidkamp** an den Straßen Scheidkamp/Unterer Hellweg sowie im Nordosten weiter abgesetzt am Bahnweg zwischen Bahntrassen, Gewerbenutzungen und Grünflächen. Diese Wohnnutzungen werden im Rahmen der umgebenden Nutzungen bzw. der zunehmend gewerblich geprägten Gemengelage analog zu Wohnen in Mischgebieten bzw. im Außenbereich bewertet.

Im Zuge der sich konkretisierenden Projektplanung wurde frühzeitig ein Schallgutachter in die Variantenprüfung eingebunden.<sup>9</sup> Die ersten schalltechnischen Bewertungen haben dazu geführt, dass die zunächst aus Platzgründen bzw. aufgrund des Grundstückszuschnitts angedachte Anordnung der Hauptumschlagbasis (HUB) im Westen verworfen worden ist. Im Ergebnis sind folgende Aspekte der Projektplanung aus schalltechnischer Sicht von großer Bedeutung und werden u.a. aus diesem Grund im vorhabenbezogenen Bebauungsplan konkret geregelt (siehe auch detaillierte Projektbeschreibung in Kapitel 4.2):

---

<sup>9</sup> Begleitung der Projektentwicklung im Sinne einer Machbarkeitsprüfung: Lärmkontor GmbH, Hamburg

- Nord-Süd ausgerichtete Anordnung des Hauptbaukörpers mit abschirmender Wirkung in Richtung Westen zu den Wohngebieten,
- Anordnung der Hauptumschlagbasis (HUB) mit den intensiv genutzten Betriebsflächen im Osten mit Ausrichtung auf den Zufahrtbereich Scheidkamp und auf die dort dominierenden Gewerbenutzungen,
- ebenso Zufahrt und Lkw-Vorstauzone im Osten (ohne Alternative aufgrund des Anschlusses an die Straße Scheidkamp im Osten),
- Anordnung der Sammelanlage für Wechselaufbauten sowie
- der Sammelstellplätze für Mitarbeiter ebenfalls im Osten.

Der Hauptverkehr auf dem Gelände wird tags und nachts im Bereich des HUB sowie zwischen Hauptbaukörper und HUB und somit abgewandt von den Wohngebieten im Westen abgewickelt. Der gut in den Tageszeiten steuerbare Wareneingang befindet sich dagegen im Westen des Hauptbaukörpers.

Die Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes im Bauleitplanverfahren erfolgt grundsätzlich nach den Kriterien der DIN 18004, Teil 1 in Verbindung mit dem Beiblatt 1 unter Beachtung folgender Gesichtspunkte:

- Nach § 50 BImSchG ist die Flächenzuordnung so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen u.a. auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.
- Die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 stellen aus Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte da. Sie dienen lediglich als Anhalt, so dass von ihnen sowohl nach oben (bei Überwiegen anderer Belange) als auch nach unten abgewichen werden kann.
- Die Beurteilungspegel der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeitlärm) sollen gemäß Beiblatt 1, DIN 18005 wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden.

Für die zu betrachtenden Nutzungsarten legt Beiblatt 1 zu DIN 18005 die Orientierungswerte für Beurteilungspegel aus Verkehrs- und Gewerbelärm fest. Beurteilungszeiträume sind die 16 Stunden zwischen 6 und 22 Uhr tags sowie die 8 Stunden von 22 bis 6 nachts.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 betragen für Allgemeine Wohngebiete tags 55 dB(A), für Reine Wohngebiete 50 dB(A) und für Mischgebiete 60 dB(A). Für die Nachtzeit betragen die Orientierungswerte – von den beiden Nachtwerten der DIN 18005 gilt der erste (höhere) für Verkehrslärm der zweite (niedrigere) für Gewerbe- und Freizeitlärm – für Allgemeine Wohngebiete 45/40 dB(A), für Reine Wohngebiete 40/35 dB(A) und für Mischgebiete 50/45 dB(A).

Von Bedeutung für die Beurteilung des Betriebslärms ist daneben die TA-Lärm, die unmittelbar jedoch nur bei der Zulassung von Vorhaben gemäß § 5 und § 22 BImSchG zur Anwendung kommt und Immissionsrichtwerte festlegt. Für die Tagzeit betragen diese für Allgemeine Wohngebiete 55 dB(A), für Reine Wohngebiete 50

dB(A) und für Mischgebiete 60 dB(A) und für die Nachtzeit für Allgemeine Wohngebiete 40 dB(A), für Reine Wohngebiete 35 dB(A) und für Mischgebiete 45 dB(A).

Von Bedeutung für die Beurteilung des Verkehrslärms sind neben der DIN 18005 auch die Immissionsgrenzwerte der 16 BImSchV („Verkehrslärmschutzverordnung“), die jedoch nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen unmittelbare Anwendung findet. Ein solcher Fall liegt hier hinsichtlich der von Verkehrssteigerungen betroffenen Zufahrtsstraßen nur im Bereich der Bebauungspläne Nr. 102/A – westlicher, mittlerer und östlicher Teilbereich - vor. Darüber hinaus sind die Kriterien der 16. BImSchV aber auch im Rahmen der Abwägung geeignete Anknüpfungspunkte. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen tags für Allgemeine und Reine Wohngebiete 59 dB(A) und für Mischgebiete 64 dB(A) und nachts für Allgemeine und Reine Wohngebiete 49 dB(A) sowie für Mischgebiete 54 dB(A).

Grundsätzlich ist im Hinblick auf das „Trennungsgebot“ des § 50 BImSchG auch auf die Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 175/A „Wohngebiet im Bereich zwischen Leinkamp und Schierholzstraße – nördlicher Teilbereich“ zu verweisen (siehe auch Kapitel 3.2). Es wird nicht verkannt, dass auch das westlich hiervon liegende, bereits vorhandene Wohngebiet durch die Lärmimmissionen erheblich betroffen sein wird. Die Gründe, die für die Standortentscheidung maßgeblich waren, sind aber so gewichtig, dass auch im Lichte der in § 50 BImSchG geregelten Anforderungen an der Planung festgehalten wird.

#### **a) Gewerbliche Schallimmissionen und Immissionen durch Zu- und Abfahrtsverkehr**

Zur Prüfung der gewerblichen Schallimmissionen und der Schallimmissionen durch Zu- und Abfahrtsverkehr wurden Schallgutachten erstellt. Diese Gutachten beinhalten zusammenfassend zwei Prüfungsschwerpunkte:

- (1) Gewerbliche Schallemissionen auf dem Betriebsgelände und Immissionsbelastung der Wohnnutzungen im Umfeld
- (2) Verkehrsräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen
  - im Nahbereich des Vorhabens bis zum geplanten Anschluss Großer Kamp und
  - im weiteren Umfeld.

Die schalltechnischen Untersuchungen werden Bestandteil der Planunterlagen und als Anlage zur Begründung beigefügt. Zusammenfassend ergeben sich folgende Ergebnisse und Handlungserfordernisse im Zuge der Bauleitplanung und im Zuge der Umsetzung des Bauvorhabens:

#### ***Zu (1) Gewerbliche Schallemissionen auf dem Betriebsgelände und Immissionsbelastung der Wohnnutzungen im Umfeld***

Die schalltechnische Untersuchung wurde schrittweise wie folgt erarbeitet:

- Zunächst wurde die *Vorbelastung* im Umfeld durch die vorhandenen Gewerbebetriebe und -flächen nach den planungsrechtlichen Grundlagen und Betriebsgenehmigungen ermittelt.

- Im zweiten Schritt wurde die *Zusatzbelastung* durch das Planvorhaben Logistikzentrum berechnet. Alle relevanten Schallquellen und Betriebsvorgänge auf dem Gelände wurden nach den Angaben des Betreibers für den langfristigen Betriebszustand aufgearbeitet und schalltechnisch abgebildet.
- Im dritten Schritt wurde die *Gesamtbelastung Gewerbe Bestand + Planung* durch energetische Addition an den umgebenden nächstgelegenen und ggf. relevanten Immissionsorten berechnet. Unter Einbeziehung von schrittweise ermittelten Schallschutzmaßnahmen auf dem Gelände wurde die o.g. Gesamtbelastung überprüft und im Ergebnis schrittweise so verbessert, dass ...
- ... im vierten Schritt die *Genehmigungssituation des Vorhabens* nach den Regelwerken abgeschätzt werden kann.

Die ggf. relevanten Immissionsorte im Umfeld des Vorhabens wurden ausgewählt. Deren Rechtslage wurde in Abstimmung mit der Stadt Löhne je nach Lage in den Wohngebieten im Westen als Lage mit dem Schutzanspruch eines allgemeinen Wohngebietes oder bei einer Lage im Außenbereich oder im Bereich des Gewerbegebiets Scheidkamp mit einem Schutzanspruch wie in einem Misch-/Dorfgebiet eingestuft, wobei anzumerken ist, dass die Gebietsprägung der Wohngebäude am Scheidkamp maßgeblich durch die Gewerbebetriebe bestimmt wird.

Als Schallschutzmaßnahmen wurden - über die bereits im Vorfeld besprochene Betriebsorganisation mit Ausrichtung nach Osten zur Straße bzw. zum Gewerbegebiet Scheidkamp - eine Überdachung der Rangierfläche für Wechselaufbauten sowie Schallschutzwände im Osten, Norden und Nordwesten des Vorhabens erarbeitet. Die Wandhöhen umfassen überwiegend 4 m bis 6 m über Betriebsgelände, in einem Abschnitt östlich des Hauptumschlagbereichs auch 8 m.

Durchgeführt wurden Einzelpunktberechnungen für die nächstgelegenen Wohnnutzungen im Umfeld, um für die betroffene Nachbarschaft detaillierte Aussagen zu erhalten. Die Berechnungsergebnisse mit der *Gesamtbelastung Gewerbe Bestand + Planung* lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Im Nordwesten des Vorhabens im Bereich Am Mühlenbach** werden an den nächstgelegenen Immissionspunkten die schalltechnischen Orientierungswerte bzw. die Immissionsgrenzwerte gemäß Beiblatt zur DIN 18005 und gemäß TA Lärm für allgemeine Wohngebiete von 55/40 dB(A) tags/nachts eingehalten. Die prognostizierten Beurteilungspegel betragen dort an den Wohngebäuden im Nordwesten bis zu 54 dB(A) tags und bis zu 40 dB(A) in der lautesten Nachtstunde.
- **Weiter im Westen und Südwesten im Bereich Schierholzstraße** nehmen die Werte spürbar ab und liegen i.A. bei/unter 51 dB(A) tags und bei/unter 37 dB(A) in der lautesten Nachtstunde.
- **Im Süden des Vorhabens am Leinkamp** im Außenbereich werden an den nächstgelegenen Immissionspunkten die schalltechnischen Orientierungswerte bzw. die Immissionsgrenzwerte gemäß Beiblatt zur DIN 18005 und gemäß TA Lärm für Mischgebiete von 60/45 dB(A) tags deutlich unterschritten und nachts eingehalten. Die prognostizierten Beurteilungspegel betragen an den Wohngebäuden bis zu 53 dB(A) tags und bis zu 44 dB(A) in der lautesten Nachtstunde.
- **Im Osten des Vorhabens im Bereich Scheidkamp/Unterer Hellweg** werden an den nächstgelegenen Immissionspunkten die schalltechnischen Orientierungswerte

bzw. die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 60/45 dB(A) tags/nachts i.W. eingehalten. Die prognostizierten Beurteilungspegel betragen an den Wohngebäuden bis zu 60 dB(A) tags und bis zu 45 dB(A) in der lautesten Nachtstunde. Eine Ausnahme bildet die Südfassade des Hauses Scheidkamp 5 mit prognostizierten Beurteilungspegeln von 61/46 dB(A) tags/nachts. Diese Überschreitungen um jeweils gerundet 1 dB gehen jedoch bereits auf die vorhandene Genehmigungslage des südlich angrenzenden Gewerbebetriebs zurück. Die Zusatzbelastung durch das Planvorhaben liegt deutlich um 10 dB(A) geringer als der Immissionsrichtwert der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete und ist praktisch nicht mehr relevant (Erhöhung um weniger als 0,5 dB(A), vgl. auch Nr. 3.2.1 Abs. 2 TA-Lärm)

Im Rahmen der Bewertung der ermittelten Ergebnisse ist allerdings auch zu beachten, dass das Vorhaben an den Immissionsorten, die heute nur in geringem Maße von Gewerbelärm aus den Bereichen Scheidkamp und nördlich der Bahn betroffen sind, zu deutlichen zusätzlichen Gewerbeimmissionen führt. Zwar werden die o.g. Grenzwerte wie dargelegt weitestgehend eingehalten, die deutliche Zusatzbelastung muss aber ebenso in der Prüfung und Abwägung berücksichtigt werden. Dieses gilt v.a. für die Wohnnutzungen im Westen/Südwesten an der Schierholzstraße und im Süden am Leinkamp mit bis zu rund + 9/11 dB(A) gewerblicher Pegelerhöhung durch das Vorhaben - bei Einhaltung der o.g. Grenzwerte.

Grundsätzlich wird hierzu auf die Bedeutung des Vorhabens im Verhältnis zu der o.g., vertretbaren Gesamtbelastung verwiesen. Vor diesem Hintergrund wird auch die erstmalige zusätzliche Belastung der Siedlungsrandlage im Westen und Südwesten als vertretbar bewertet. Ergänzend hat der Gutachter angemerkt, dass für den Bereich im Westen bzw. Nordwesten in Richtung Bahnlinie bereits eine Vorbelastung durch Bahnverkehr v.a. auch nachts besteht, die deutlicher ausfällt als die ermittelten zusätzlich möglichen Gewerbeimmissionen.

Diese Ergebnisse zeigen auf Ebene des vB-Plans Nr. 210, dass das Planvorhaben unter Beachtung der dimensionierten Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich vertretbar in das Umfeld eingebunden werden kann. Dieses gilt auch für die gut einzuhaltenen maximal zulässigen Spitzenpegel. Nach den weiteren Abstimmungen mit dem Kreis Herford im Herbst/Winter 2013/2014 sind weitergehende Detailfragen im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und sachgerecht zu klären.

Das Schallgutachten und die resultierenden Maßnahmen sind in den Beratungen über den Planentwurf im April 2013 vorgestellt worden. Im Ergebnis wurde beschlossen, die berechneten Schallschutzmaßnahmen auf dem Betriebsgelände verbindlich im vB-Plan Nr. 210 aufzunehmen.

### ***Zu (2) Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen***

In den schalltechnischen Untersuchungen wurden über das eigentliche Betriebsgelände hinaus auch die Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen sowohl im Nahbereich des Vorhabens (im Sinne der TA Lärm, Punkt 7.4: Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen, hier in einem Abstand von bis zu 500 zum Betriebsgrundstück) und insbesondere während des Zeitraums von der Inbetriebnahme des Logistikzentrums bis zur Inbetriebnahme der Anbindung an die B 61 auch im weiteren Umfeld geprüft. Grundlage sind die von der Fa. Hermes ermittelten langfristigen Zielgrößen für den Gesamtverkehr und die auf dieser Basis erstellten verkehrsgutachter-

lichen Berechnungen (siehe auch nachfolgender Punkt F). Die Fa. Hermes geht langfristig von insgesamt 730 Lkw-An- und Abfahrten aus, hiervon erfolgen etwa 510 Fahrten am Tag und rund 220 Fahrten in der Nacht zwischen 6.00 und 22.00 Uhr. Hinzu kommen die Besucher- und Mitarbeiterverkehre.

Zu Grunde zu legen sind ebenso die heutigen Verkehrsbelastungen auf den betroffenen Straßen sowie die flächenhaft und in erheblichem Maße für das gesamte Umfeld der Bahntrassen bestehenden Vorbelastungen durch den Bahnverkehr. In der Randlage zur Bahn am Bahnweg spielt somit z.B. der Lkw-Verkehr im Bereich Scheidkamp keine wesentliche Rolle mehr.

Hinsichtlich der berechneten Beurteilungspegel für die Belastungen aus Verkehrslärm lassen sich im Einzelnen - ohne Berücksichtigung der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen - folgende Ergebnisse festhalten (siehe auch Nachtrag zur schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ - Passive und aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich Scheidkamp/Großer Kamp/Alter Postweg, Lärmkontor GmbH mit Darstellung der Straßenabschnitte und der angrenzenden betroffenen Gebäude):

- **Bereich Scheidkamp/Unterer Hellweg:**

Die Beurteilungspegel an den jeweils relevanten Fassaden sind naturgemäß sehr unterschiedlich und reichen bis zu 65 dB(A)/tags und bis zu 63 dB(A)/nachts.

Für die Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass Wohnnutzungen im Außenbereich bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft zu vorhandenen Gewerbebetrieben weniger schutzbedürftig sind als festgesetzte oder im unbeplanten Innenbereich vorhandene Wohngebiete. Für sie sind regelmäßig die im jeweiligen Regelwerk für Mischgebiete vorgesehenen Werte einschlägig.

Während der Tagzeit wird im Prognose-Planfall (also mit Logistikzentrum) der Orientierungswert der DIN 18005 an zahlreichen, wenn auch nicht an allen Standorten teilweise erheblich überschritten, der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV dagegen nur und auch nur geringfügig (65 dB(A)) an den Standorten Scheidkamp 4 und 5.

Während der Nachtzeit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 an allen untersuchten Standorten deutlich überschritten; dies gilt ebenso gemessen an den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV, die ebenfalls – zumeist deutlich – überschritten werden.

Erheblich sind auch die prognostizierten Verkehrslärmzunahmen, die nachts noch höher als tags ausfallen. Tags bewegen sie sich in einer Spanne von 3-6 dB(A), nachts in einer Spanne von 3-13 dB(A).

- **Bereich Einmündung Großer Kamp/Alter Postweg:**

In diesem Bereich werden für den Prognose-Planfall Beurteilungspegel bis zu 71 dB(A)/tags und bis zu 68 dB(A)/nachts prognostiziert.

Die prognostizierten Beurteilungspegel in diesem Bereich überschreiten während der Tagzeit den Orientierungswert der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete bzw. Reine Wohngebiete erheblich. Auch der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die Tagzeit wird überschritten. Erhebliche Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 sowie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ergeben sich ebenfalls für die Nachtzeit.

Die Zunahme des Verkehrslärms beträgt tags 3-4 dB(A) und nachts deutlich höhere bis zu 13 dB(A).

Festzuhalten ist außerdem, dass die in diesem Bereich teilweise prognostizierten Beurteilungspegel sich sowohl tags wie auch nachts im Bereich bzw. oberhalb der sog. „Gesundheitsschwelle“ von 70 dB(A)/tags bzw. 60 dB(A)/nachts bewegen. Bei permanenter Einwirkung eines äquivalenten Dauerschallpegels in dieser Größenordnung besteht das Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung.

- **Bereich der Bebauung entlang Alter Postweg (ab Einmündung Großer Kamp) bis zur Einmündung in die Weihestraße:**

Die prognostizierten Beurteilungspegel im Prognose-Planfall erreichen hier während der Tagzeit bis zu 66 dB(A) und bewegen sich an zahlreichen Standorten oberhalb von 60 dB(A). Nachts werden Beurteilungspegel von weitgehend 55 dB(A) und mehr, teilweise 60 dB(A) und mehr prognostiziert. Sie überschreiten während der Tagzeit damit deutlich die Orientierungswerte der DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete und Reine Wohngebiete, teilweise – insbesondere östlich der Einmündung der Straße Sudfeld – auch diejenigen der 16. BImSchV für Allgemeine und Reine Wohngebiete. Nachts werden die Immissionsgrenzwerte der DIN 18005 und der 16. BImSchV ebenfalls deutlich überschritten, teilweise sogar oberhalb der „Gesundheitsschwelle“ von 60 dB(A).

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass östlich der Einmündung Sudfeld auf der Ebene des Erdgeschosses Außenpegel von weitgehend oberhalb von 62 dB(A) in der ersten Baureihe prognostiziert werden. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist anerkannt, dass auch der Außenbereich vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen geschützt werden muss. Bei Zugrundelegung einer vorsichtigen Betrachtung dürfte die Zumutbarkeitsgrenze insofern bei 62 dB(A) liegen. Dies ist im Hinblick darauf, dass in diesem Bereich die Gärten der Wohngrundstücke nach Süden, also zum Alten Postweg hin, orientiert sind, zu berücksichtigen.

Die Lärmzunahmen sind ebenfalls erheblich. Während der Tagzeit betragen sie bis zu 3 dB(A) und während der Nachtzeit bis zu 11 dB(A) in der ersten Baureihe.

- **Bereich Einmündung Alter Postweg/Weihestraße/Weihestraße nördlich der Einmündung:**

Im Bereich nördlich der Einmündung Alter Postweg werden entlang der Weihestraße tags Beurteilungspegel bis zu 68 dB(A) und nachts bis zu 63 dB(A) prognostiziert. Die höchsten Beurteilungspegel werden in unmittelbarer Nachbarschaft zum Einmündungsbereich Alter Postweg/Weihestraße prognostiziert.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine und reine Wohngebiete werden in dem gesamten Bereich im Prognose-Planfall sowohl für die Tag- wie auch die Nachtzeit deutlich überschritten; dies gilt auch im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Anzumerken ist allerdings, dass dieser Befund – wenn auch nicht in dem Ausmaß – auch für den Prognose-Nullfall gilt. Die Weihestraße ist auch schon heute einer erheblichen Verkehrs- und damit Lärmbelastung ausgesetzt.

Die Lärmzunahmen werden tags auf 2 dB(A) in diesem Bereich prognostiziert und liegen damit unterhalb der Relevanzschwelle, gemessen an den Kriterien der 16. BImSchV. Demgegenüber sind die Lärmzunahmen nachts mit bis zu 8 dB(A) erheblich.

Den vorstehenden Ausführungen und den diesen zugrunde liegenden Gutachten lässt sich entnehmen, dass es entlang der Zufahrtstraßen durch den zusätzlichen Verkehr zu erheblichen Erhöhungen des Verkehrslärms für die Anlieger kommen wird. Sowohl

die Orientierungswerte der DIN 18005 wie auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die ebenfalls – soweit nicht unmittelbar anwendbar – als Anhaltspunkte gelten können, werden an zahlreichen Standorten und teilweise in erheblichem Umfang überschritten. Festzuhalten ist auch, dass teilweise sogar Beurteilungspegel oberhalb der „Gesundheitsschwelle“ von 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts prognostiziert werden. Dies wird zum Anlass genommen, den hiervon Betroffenen zusätzlich Lärmschutz in der nachfolgend näher beschriebenen Weise zu gewähren.

In Anbetracht der konkreten Verhältnisse ist teilweise aktiver Schallschutz gemäß den in den Bebauungsplänen Nr. 102/A – westlicher und östlicher Teilbereich getroffenen Festsetzungen und nach Maßgabe der Regelungen gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV für die Errichtung von Schallschutzwänden vorgesehen. Darüber hinaus soll auch die in Ziffer 3 des Nachtrags „Passive und aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich Scheidkamp/Großer Kamp/Alter Postweg“ zum schalltechnischen Gutachten des Gutachters Lärmkontor beschriebene Schallschutzwand am Alten Postweg zum Schutz der dort angrenzenden Wohngrundstücke dann errichtet werden, wenn ohne diese Schallschutzwand in den Außenbereichen Beurteilungspegel von 62 dB(A) erreicht würden. Die Kosten für diese Maßnahme des aktiven Schallschutzes trägt die im Durchführungsvertrag bezeichnete Erschließungsträgerin. Damit soll gewährleistet sein, dass die Nutzung des Außenbereichs der an den Alten Postweg angrenzenden Grundstücke nicht unzumutbar durch Verkehrslärmimmissionen beeinträchtigt wird. Einzelheiten hierzu regelt der Durchführungsvertrag. Dem die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen berücksichtigenden Nachtrag zur schalltechnischen Untersuchung vom Januar 2014 lässt sich entnehmen, dass im Bereich der geplanten Schallschutzwände die Lärmbelastung gegenüber den vorstehend beschriebenen Prognosen deutlich reduziert wird.

Darüber hinaus werden von der im Durchführungsvertrag bezeichneten Erschließungsträgerin die Kosten für die Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Austausch von Fenstern, teilweise Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen, in Einzelfällen für ältere Gebäude ergänzend ggf. auch Dachsanierungen) für solche Fassaden von Gebäuden entlang der Straßen Scheidkamp, Unterer Hellweg, Einmündung Großer Kamp/Alter Postweg und entlang des Alten Postwegs bis zur Einmündung in die Weihestraße übernommen, bei denen es zu einer Lärmzunahme durch den Verkehrslärm des Logistikzentrums von  $> 0,1$  dB(A) kommt und dies zu einer erstmaligen oder weitergehenden Überschreitung des Beurteilungspegels von 70 dB(A)/tags bzw. 60 dB(A)/nachts führt oder dass es zu einer Lärmzunahme um mindestens 3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung des Beurteilungspegels von 64 dB(A)/tags bzw. 54 dB(A)/nachts im Bereich Scheidkamp/Unterer Hellweg sowie nördlich der Einmündung in die Weihestraße an den Grundstücken Weihestraße 63 und 65 bzw. von 59 dB(A)/tags bzw. 49 dB(A)/nachts im Bereich Einmündung Großer Kamp/Alter Postweg, entlang des Alten Postwegs bis zur Einmündung Weihestraße kommt, wobei die Wirkung durchgeführter aktiver Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwände) zu berücksichtigen ist. Die Durchführung selbst ist mit den jeweiligen Grundstückseigentümern abzustimmen. Einzelheiten regelt der Durchführungsvertrag. Die höheren Werte im Bereich Scheidkamp/Unterer Hellweg erklären sich dadurch, dass für diesen Bereich allenfalls der Schutzanspruch wie in einem Mischgebiet besteht. Die höheren Werte im Bereich nördlich der Einmündung in die Weihestraße an den Grundstücken Weihestraße 63 und 65 sind damit zu erklären, dass schon die Vorbelastung deutlich oberhalb der Werte liegt, die in einem Allgemeinen Wohngebiet zur Anwendung kommen.

Nach Inbetriebnahme des Logistikzentrums bis zu Inbetriebnahme der Anbindung an die B 61 wird nach den im Durchführungsvertrag getroffenen Regelungen die Erschließungsträgerin durch geeignete Maßnahmen überwachen, ob die vorstehend beschriebenen Voraussetzungen für die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen eintreten. Sie führt zu diesem Zweck regelmäßig Verkehrszählungen durch, auf deren Grundlage die Entwicklung des Verkehrslärms berechnet wird. Nach den Regelungen des Durchführungsvertrags ist die Methodik im Einzelnen zwischen Stadt und Erschließungsträgerin abzustimmen. Die Stadt ist unverzüglich über die Ergebnisse der Verkehrslärberechnung zu informieren.

Im Bereich insbesondere nördlich, aber auch südlich der Einmündung Alter Postweg/Weihestraße ist dagegen derzeit nicht beabsichtigt - mit wenigen Ausnahmen - passiven Schallschutz durchzuführen. Für die Bewertung ist zunächst festzustellen, dass es – wie vorstehend ausgeführt – zwar auch in diesem Bereich zu nachts erheblichen Lärmzunahmen kommt und dass teilweise sogar nachts die „Gesundheitsschwelle“ von 60 dB(A) überschritten wird. Bei der L 860 (Weihestraße) handelt es sich allerdings um eine klassifizierte Landesstraße. Grundsätzlich ist bei einer Landesstraße mit höheren Verkehrsbewegungen zu rechnen, da sie eine über die Kreisgrenzen hinausgehende Bedeutung genießt. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Anbindung an die B 61 zu einer einschneidenden Reduzierung der Verkehrs- und der damit verbundenen Lärmbelastung in diesem Bereich der Weihestraße führen wird. Selbst wenn im Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Logistikzentrums die Anbindung an die B 61 voraussichtlich noch nicht erfolgt sein wird, so ist doch damit zu rechnen, dass dies innerhalb eines überschaubaren Zeitraums der Fall ist.

Die Anlieger in der Weihestraße müssen nicht damit rechnen, dass sie dauerhaft einer Lärmbelastung im Bereich von 60 dB(A) in Folge des Betriebs des Logistikzentrums ausgesetzt sind, zumal auch nicht damit zu rechnen ist, dass das Logistikzentrum schon in der Anfangsphase seines Betriebs voll ausgelastet sein wird. Vielmehr wird erwartet, dass dies noch geraume Zeit dauern wird. Die Verkehrslärmbelastung der Anwohner entlang der Erschließungsstraßen ist aber auf Basis von noch realistischen „Worst-Case-Belastungen“ und den diesen zugrunde liegenden hohen Verkehrsfrequenzen berechnet worden. Soweit sich dies zum Schutz der Gesundheit dennoch als erforderlich erweisen sollte, könnte ggf. durch Verkehrsregelung die Geschwindigkeit auf maximal 30 km/h reduziert werden. Die prognostizierten Beurteilungspegel sind für eine Geschwindigkeit von 50 km/h berechnet. Nach den gutachterlichen Ausführungen würde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine Pegelminde- rung von ca. 2,4 dB(A) bewirken.

Vor diesem Hintergrund soll zwar unter den oben bezeichneten Voraussetzungen auch noch für die nach der getroffenen Lärmprognose am stärksten betroffenen Häuser im Einmündungsbereich Alter Postweg/Weihestraße an der Weihestraße 63 und 65 passiver Lärmschutz gewährt werden, im Übrigen aber von einer Absicherung weiterer passiver Lärmschutzmaßnahmen in der auch schon in einiger Entfernung zum Logistikzentrum befindlichen Weihestraße aus den oben angeführten Gründen abgesehen werde, wobei zusätzlich auch noch berücksichtigt wird, dass die Entfernung zum Logistikzentrum in diesem Bereich schon erheblich ist, in Folge dessen auch andere Verkehrsteilnehmer unabhängig vom Betrieb des Logistikzentrums die Verkehrsverhältnisse wesentlich mit beeinflussen und dass sich dieser Effekt mit zunehmender Entfernung im weiteren Verlauf der Weihestraße noch verstärkt.

Zu Einzelheiten wird auf den Nachtrag „Passive und aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich Scheidkamp/Großer Kamp/Alter Postweg“ zum schalltechnischen Gutachten (Lärmkontor GmbH) vom Januar 2014 verwiesen. Dort sind alle betroffenen Grundstücke bzw. Gebäude mit den betroffenen Fassadenseiten geprüft und dokumentiert worden.

#### **b) Baustellenbetrieb**

Der Vorhabenträger hat mitgeteilt, dass im Zuge des zu erstellenden Baustellen-einrichtungskonzepts die Belange der Nachbarschaft angemessen berücksichtigt werden. Das erwartete Lkw-Aufkommen während der Bauzeit überschreitet nicht die in der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegten Verkehrszahlen.

Im Zuge des Bodenmanagements wird angestrebt, den Volumenausgleich und die Geländemodellierung auf dem Grundstück soweit wie möglich mit den vorhandenen Böden zu bewältigen. Ziele sind Eingriffs-, Verkehrs- und Kostenminderung. Hierbei sind aufgrund der Bodeneigenschaften bodenverbessernde Maßnahmen mit Zusatzstoffen wie Kalkung erforderlich. Von Anliegern wurde hierbei „gefährlicher Chemikalieneinsatz“ mit Gefährdung von Grundwasser, Biotopen und Naturschutzgebieten sowie Verwehungen hin zu angrenzenden Grundstücken mit weiteren Gefahren befürchtet. Es ist aber klarzustellen, dass es sich nur um zugelassene und genehmigte Baustoffe und Baumaßnahmen handelt, die o.g. Befürchtungen werden nicht geteilt.

#### **c) Lichtimmissionen - Beleuchtungskonzept**

Im Zuge der Projektplanung parallel zur Entwurfs offenlage ist ein Beleuchtungskonzept erarbeitet worden. Grundlage sind die einschlägigen DIN-Vorschriften. In diesem Konzept wurden die einzelnen Betriebsbereiche und die Anforderungen an die Beleuchtung der Außenanlagen und Verkehrswege geprüft und jeweils angepasste Konzepte entwickelt. Die Belange der Nachbarschaft und des Artenschutzes (Insekten, Fledermäuse) wurden in diesem Konzept aufgegriffen. Die im Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz (Mai 2000) genannten Maßnahmen zur Minderung der Störungen wurden geprüft und wie folgt umgesetzt:

##### **Schutz der Nachbarschaft:**

- Die in der *Richtlinie Licht* des Länderausschusses für Immissionsschutz geforderten Grenzwerte werden aufgrund der Anordnung der Baukörper, der Anordnung der Leuchten und des Abstands zur Nachbarbebauung, hier i.W. die im Westen liegende Wohnbebauung an den Straßen Am Mühlenbach und Schierholzstraße, eingehalten.
- Lkw-Scheinwerfer können v.a. bei der Zufahrt auf den westlichen Ladehof in Richtung Wohnbebauung scheinen. Durch die hier im Norden und Westen umlaufende Lärmschutzwand sind jedoch keine Blendeffekte der Bebauung an der Schierholzstraße zu erwarten. Hinzu kommen v.a. in der Vegetationsphase die umgebenden geplanten Eingrünungsmaßnahmen, sobald diese eine Mindestgröße und -dichte erreicht haben.

- Bei der Planung der Leuchtenstandorte wurde darauf geachtet, dass die Nachbarschaft möglichst wenig von Lichtimmissionen betroffen wird. Die Anzahl der Leuchten wurde auf das notwendigste reduziert und nur dort vorgesehen, wo eine künstliche Beleuchtung absolut notwendig ist.
- Direkte Blickverbindung zu den Leuchten wurde vermieden. Ist dies nicht möglich, werden zum Schutz der Nachbarschaft Leuchten gewählt, die eine gerichtete Leuchtwirkung haben.
- Für größere Plätze, die gleichmäßig ausgeleuchtet werden (z.B. LKW Parkplätze), werden Leuchtensysteme mit asymmetrischer Lichtverteilung verwendet, die ebenfalls eine gerichtete Leuchtwirkung haben, damit z.B. nach oben kein ungerichtetes Licht austritt.
- Weiterhin wird es kein sich zeitlich veränderliches Licht (z. B. Leuchtreklamen) oder ein intensiv farbiges Licht geben, um Störwirkungen zu vermeiden.
- Der Lichtaustritt aus den Hallen/Gebäuden wird als sehr gering eingestuft, da es sich im Wesentlichen um geschlossene Baukörper handelt.

#### **Schutz der Fauna:**

- Die künstliche Beleuchtung von Gebäuden, Nutz-/Stellplatzflächen und Straßen kann die Orientierung nachtaktiver Tiere stören und behindert sie bei der Nahrungssuche und Fortpflanzung. Insbesondere das Nahrungs- und Flugverhalten von Fledermäusen und dämmerungs- und nachtaktiven Insekten kann vor allem durch Straßenbeleuchtung, nächtliche Beleuchtung großer Gewerbebauten oder Leuchtreklame gestört werden. Nachtaktive Insekten orientieren sich vor allem an blauem Licht. Herkömmliche Quecksilberdampflampen strahlen einen hohen Anteil im blauen Lichtspektrum ab und ziehen Insekten daher besonders stark an. Natriumdampf-Niederdrucklampen sind wesentlich besser geeignet, weil ihre Lockwirkung für Insekten geringer ist. Zudem ist ihr Energieverbrauch bei gleicher Lichtausbeute niedriger. Darüber hinaus ziehen Lampen, die ihr Licht nur nach unten abgeben, deutlich weniger Insekten an, als solche die auch nach oben oder zu den Seiten abstrahlen. Durch Abdeckungen kann unerwünschtes Streulicht reduziert werden. Auch eine Reduzierung der Montagehöhe der Lampen mindert die „Anziehungskraft“ für nachtaktive Insekten.
- Zum Schutz nachtaktiver Tierarten werden daher in der Entwurfsplanung zur Beleuchtung der Verkehrsflächen Leuchtmitteln mit einer Lichtfarbe von maximal 1.800 Kelvin (dies entspricht Wellenlängen über 590 Nanometer) eingesetzt. Eine Lichtstreuung nach oben wird durch die oben beschriebenen Maßnahmen vermieden. Sollten mit dem festgesetzten Lichtspektrum Sicherheitsanforderungen an Verkehrsflächenbeleuchtungen nicht erfüllt werden können, könnten in Abstimmung mit den Anforderungen des Artenschutzes ggf. einzelne Abweichungen erforderlich werden. Ausnahmen bilden lediglich die überdachten Bereiche wie der überdachte bzw. eingehauste Innenhof für WAB im Osten, der Zweiradunterstand, die Unterstellhalle für Wartungsfahrzeuge im Süden oder Dächer im Bereich des Pförtnerhauses mit besonderen Funktionen/Aufgaben. Die Beleuchtung der Unterstellhalle, der Raucherpavillions für Mitarbeiter und der Zweiradunterstand erhalten Bewegungsmelder zur Vermeidung unnötiger Beleuchtung. Ansonsten erfolgt eine zeit- und außenlichtabhängige Steuerung der Beleuchtung.

#### **d) Luftverschmutzungen durch Abgase, Stäube etc.**

Der durch den Betrieb des Logistikzentrums verursachte Ziel- und Quellverkehr ist auch daraufhin untersucht worden, wie sich dies auf die Luftschadstoffbelastung auswirkt. Hierzu liegt ein Gutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co. KG vor. Untersucht wurden die insbesondere relevanten Schadstoffe NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> bzw. PM<sub>2,5</sub> (Feinstaub bzw. Schwebstaubteilchen), die Konzentrationen für andere Luftschadstoffe wie Benzol, SO<sub>2</sub>, CO, Blei etc. sind im Vergleich zu ihren gesetzlichen Immissionsgrenzwerten deutlich geringer und wurden deshalb nicht betrachtet (siehe dort, Kapitel 5.1 und Ergebnisse). Das Gutachten stellt sowohl da, welche Schadstoffbelastungen bei Vorhandensein der Anbindung an die B 61 zu erwarten sind als auch, welche Schadstoffbelastung ohne diese Anbindung prognostiziert wird.

Dem Gutachten ist zu entnehmen, dass das mit dem Betrieb des Logistikzentrums verbundene erhöhte Verkehrsaufkommen zu einer im Vergleich mit der Situation ohne Logistikzentrum erhöhten Schadstoffbelastung führt. Das Gutachten zeigt aber auch, dass dann, wenn die Anbindung an die B 61 erfolgt ist, in Gohfeld nicht mit Überschreitungen der in der 36. BImSchV geregelten Grenzwerte zu rechnen ist. Die Grenzwerte für die jeweiligen Jahresmittelwerte werden vielmehr deutlich nicht erreicht. Die Gutachter begrüßen die mit dem Anschluss an die B 61 verbundenen Entlastungen der Immissionen an der Randbebauung der Ortsdurchfahrt von Gohfeld (siehe dort, Kapitel 1, Zusammenfassung und Detailkarten in Kapitel 6). Auch an der Randbebauung Scheidkamp/Unterer Hellweg, die im Planfall mit oder ohne Anbindung an die B 61 dauerhaft betroffen sein wird, werden die Grenzwerte für die jeweiligen Jahresmittelwerte nicht erreicht.

Allerdings lässt sich dem Gutachten auch entnehmen, dass ohne die Anbindung an die B 61 in Teilbereichen entlang der Ortsdurchfahrt von Gohfeld nördliche der Einmündung Alter Postweg der geltende Grenzwert der 39. BImSchV für NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> vereinzelt erreicht, aber nicht überschritten wird. Ob bis zur Inbetriebnahme der Anbindung allerdings solche Verhältnisse eintreten ist fraglich, da das Logistikzentrum nicht von Beginn an voll ausgelastet sein wird und deshalb zu erwarten ist, dass die den Berechnungen zugrunde liegende Verkehrsfrequenz zunächst deutlich niedriger sein wird. Im Durchführungsvertrag ist festgelegt, dass die Schadstoffbelastung durch geeignete Maßnahmen bis zur Inbetriebnahme der Anbindung überwacht werden soll. Soweit sich dies als erforderlich erweisen sollte, könnten etwaigen Grenzwertüberschreitungen beispielsweise durch verkehrslenkende Maßnahmen begegnet werden.

#### **e) Erschütterungen**

Des Weiteren sind entlang der Straße Scheidkamp die Erschütterungen angrenzender Wohngebäude, die durch den Lieferverkehr entstehen können, gutachterlich im Hinblick auf die Standorte Scheidkamp 4 und 5 sowie Unterer Hellweg 8 und 23 am Maßstab der DIN 4150-20 untersucht worden. Die Beurteilung nach DIN 4150-2 erfordert einen Vergleich von messtechnisch oder durch Prognoseberechnungen für Fußböden ermittelten KBF<sub>max</sub>-Werten mit Schwingstärke-Anhaltswerten A, deren Überschreitung eine erhebliche Belästigung indiziert. Neben der Schwingungsstärke ist für die Beurteilung am Maßstab dieser Anhaltswerte auch die Verkehrsfrequenz entscheidend.

Der Gutachter hat Schwingungsmessungen im Bereich der Straße Scheidkamp durchgeführt. Im Ergebnis lässt sich dem Gutachten entnehmen, dass bei LKW-Fahrten mit 50 km/h die Anforderungen der DIN-Norm voraussichtlich weder zur Tagzeit (6-22 Uhr) noch zur Nachtzeit (22-6 Uhr) eingehalten werden, unabhängig davon, ob die Schutzwürdigkeit der betroffenen Wohngebäude am Maßstab von Einwirkungsorten, in deren Umgebung vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, (vgl. Gewerbegebiete BauNVO, § 8) oder am Maßstab von Einwirkungsorten, in deren Umgebung weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (Kern-, Misch- und Dorfgebiete, §§ 5-7 BauNVO) geprüft wird.

Bei LKW-Fahrten mit maximal 30 km/h liegen die prognostizierten Schwingstärken dagegen unterhalb der Anhaltswerte, die für Einwirkungsorte gelten, in deren Umgebung vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, aber nachts auf der Basis der geplanten 220 LKW-Fahrten bezüglich der Wohngebäude Scheidkamp 5, Unterer Hellweg 8 und 23 - soweit dort nicht Stahlbetondecken sondern Holzbetondecken vorhanden sind und zusätzlich die LKW-Frequenz mehr als 130 (bei der Inanspruchnahme der lt. DIN 4150-2 zulässigen 15 %-Toleranz: mehr als 170 LKW) beträgt - oberhalb der Anhaltswerte für Einwirkungsorte, in deren Umgebung weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (s.o.). In diesem Fall muss mit erheblichen Belästigungen gerechnet werden, wobei allerdings nochmals hervorzuheben ist, dass die prognostizierten Schwingungseinwirkungen unterhalb der Anhaltswerte für Gewerbegebiete liegen.

Hinsichtlich der vorstehend angeführten Wohngebäude ist davon auszugehen, dass dort angesichts der das Gebiet prägenden Wirkung der vorhandenen Gewerbebetriebe, die über den Scheidkamp und Unterer Hellweg erschlossen werden, die niedrigen Anhaltswerte für die Bewertung der Erschütterungen nicht maßgeblich heranzuziehen sind. Im Hinblick auf diese Gebietsprägung sind die prognostizierten Erschütterungen jedenfalls dann, wenn in dem „kritischen Bereich“ die Geschwindigkeit nachts durch verkehrsregelnde Maßnahmen auf 30 km/h beschränkt wird, zumutbar.

Bauwerksschäden in Folge der Erschütterungen aus dem LKW-Verkehr können ausgeschlossen werden, da die festgestellten Schwinggeschwindigkeiten sehr weit unterhalb der in der DIN 4150-3 genannten Anhaltswerte liegen.

### **5.5.3 Störfall-Verordnung - 12. BImSchV:<sup>10</sup>**

Die projektbezogene Planung entwickelt einen Logistikstandort für einen Großbetrieb, der neben dem Warenumschatz und der teilweisen Lagerhaltung i.W. begleitende Dienstleistungen anbietet. Gewerblich-industrielle Produktionsprozesse und eine entsprechende Verwendung ggf. relevanter Gefahrenstoffe im Sinne der Störfall-Verordnung sind nicht beabsichtigt. Eine besondere Gefahrenlage, die über die einschlägigen Richtlinien und bautechnische, wasserwirtschaftliche oder brandschutztechnische Vorgaben hinaus weitergehende Maßnahmen erfordert, wird somit im Vergleich zu produzierenden Betrieben nicht gesehen.

<sup>10</sup> Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Störfall-Verordnung - 12. BImSchV) i.d.F. vom 08.06.2005 (BGBl. I S. 1598), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung vom 26.11.2010 (BGBl. I S. 1643).

## 5.6 Ver- und Entsorgung, Brandschutz, Wasserwirtschaft

### a) Ver- und Entsorgung, Brandschutz

Die **Energieversorgung** erfolgt durch Anschluss an bestehende Netze im Stadtgebiet.

Die druck- und mengenmäßig ausreichende Versorgung des Gebiets mit **Trink- und Feuerlöschwasser** ist ebenfalls zu gewährleisten. Die Anforderungen an den **Brandschutz** sind im Zuge der Erschließungsplanung abzustimmen. Ggf. sind zusätzliche Maßnahmen auf dem Betriebsgelände für die Feuerlöschwasserbereitstellung zu ergreifen. Aus Brandschutzsicht allgemein erforderliche Maßnahmen sind an den Vorhabenträger zur Beachtung und Abstimmung im Zuge der konkreten Projektplanung weitergegeben worden, insbesondere

- Umfang und Sicherung der Löschwasserversorgung (192 m<sup>3</sup>/h über 2 Stunden, Ringwasserleitung um das Gebäude, ggf. bauseits erforderliche zusätzliche Löschwasserreserven, Lage der Hydranten etc.),
- Notfallzufahrt vom Bahnweg aus,
- bauseits erforderliche Vorkehrungen zur Sicherung der Funkverbindungen in großen Industriebauten.

### b) Wasserwirtschaft und Niederschlagswasserversickerung gemäß § 51a LWG

#### b.1) Überschwemmungsgebiete, Wasserschutzgebiete und Heilquellenschutzgebiet „Bad Oeynhausen - Bad Salzuflen“

**Überschwemmungsgebiete** oder **Wasserschutzgebiete** sind für das Plangebiet und sein näheres Umfeld nicht festgesetzt.

Das Plangebiet liegt wie auch andere benachbarte Gewerbebetriebe und Siedlungsbereiche im **Heilquellenschutzgebiet „Bad Oeynhausen - Bad Salzuflen“**, hier in der äußeren Schutzzone IV. Die Bestimmungen der Schutzgebietsverordnung vom 16.07.1974 sind zu beachten. In den Planunterlagen wird u.a. auf der Plankarte unter B.10 der Planzeichenerklärung auf die Schutzgebietsverordnung verwiesen. Bauliche Anlagen sind hier genehmigungspflichtig, ein Bauverbot ist hiermit nicht verbunden. Im Umweltbericht werden in Kapitel 2.6 die genehmigungspflichtigen Vorhaben genannt. Unter Berücksichtigung der in der Verordnung genannten Vorsorgemaßnahmen und Genehmigungsverpflichtungen können erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Gemäß erfolgter Vorabstimmung mit oberer und unterer Wasserbehörde sind im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens entsprechend alle notwendigen Maßnahmen mit den Fachbehörden abzustimmen. Ein Konfliktpotenzial, das das Planvorhaben ggf. gefährden könnte, besteht hier nicht. Ein besonderes Risiko wird hier bei diesem Logistikunternehmen mit i.W. Lkw-Verkehr und der unter Pkt. 1 genannten Lagerhaltung ohne besondere Konfliktpotenziale mit wassergefährdenden Stoffen nicht gesehen.

#### b.2) Gewässer im Westen

Der vorhandene **Gewässerverlauf des namenlosen Gewässers** ist teilweise verrohrt und in baulich schlechtem Zustand. Die offenen Grabenbereiche sind verfallen und nicht für eine leistungsfähige Entwässerung mit ausreichenden Wasserrauen geeignet. Daher wird in Zusammenhang mit der Projektentwicklung aus südlicher Richtung

herleitend das Gewässer naturnah neu im Querschnitt entwickelt und für eine ausreichende Leistungsfähigkeit aus den landwirtschaftlich genutzten Flächen ertüchtigt. Die geplante Einleitung aus dem Regenrückhaltebecken für die Erschließung des Logistikzentrums mündet hier jedoch nicht ein, so dass die gewässerökologischen Veränderungen allein die heute bestehende Situation naturnah verbessern sollen. Im nördlichen Bereich schließt eine verrohrte Unterführung des Grundstücks „Am Mühlenbach 9“ und der Verkehrsflächen an, bevor das vorhandene Gewässer in den „Mühlenbach“ einleitet. Die Verrohrung bleibt erhalten.

Auf Wunsch der Aufsichtsbehörden werden die Abflüsse aus den oberhalb und seitlich des Logistikzentrum liegenden natürlichen Einzugsgebieten oberhalb der Böschungen abgefangen und nicht dem internen Entwässerungssystem und RRB zugeführt. Das anfallende Wasser wird dem vorhandenen Graben- und Gewässersystem unmittelbar zugeleitet.

### **b.3) Schmutzwasser**

Die **Schmutzwasserableitung** erfolgt im Freigefälle zur öffentlichen Kanalisation in der Straße Am Mühlenbach. Hierzu muss ein entsprechender neuer Anschlusskanal im Bahnweg vom Projektträger hergestellt werden. Die Art der Ausführung, Baudurchführung etc. erfolgen in enger Abstimmung und nach Vorgaben der Wirtschaftsbetriebe Löhne (WBL) bzw. der Stadt Löhne. Die Leitung geht nach Fertigstellung in das Eigentum und in die Unterhaltung der WBL über. Der Grundstücksanschluss an den neuen Kanal im Bahnweg ist rückstausicher auszubilden.

### **b.4) Niederschlagswasser**

Die Anforderungen an die **Niederschlagswasserbehandlung** in NRW sind durch den Runderlass vom 26. Mai 2004 „Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren“ (sog. „Trennerlass“, 2004) als allgemein anerkannte Regel der Technik festgelegt und auf der Rechtsgrundlage des § 57 (1) LWG maßgebend für die Entwässerung der Verkehrsflächen. Zur Regenwasserrückhaltung und Verhinderung einer negativen Beeinflussung der Gewässerökologie durch Einleitungen der hier geplanten Bebauung ist nach Arbeitsblatt DWA-A 117 (Bemessung von Regenrückhalteräumen) als allgemein anerkanntem Stand der Technik eine Regenwasserrückhaltung auf den „natürlichen Landabfluss“ berechnet und planerisch berücksichtigt worden.

Das **Entwässerungskonzept** ist zwischenzeitlich überarbeitet und geändert worden, der Entwässerungsantrag wurde bereits zur Klärung und Abstimmung vorgelegt und beim Kreis Herford eingereicht (Ing.Büro Redeker, Entwässerungsantrag als Anlage zum Bauantrag, Hamburg/Detmold, August 2013):

- Für das Logistikzentrum ist ein dreigeteiltes Entwässerungssystem vorgesehen. Unverschmutztes Niederschlagswasser der Dachflächen wird dem geplanten Regenrückhaltebecken über Kanalhaltungen oder Entwässerungsgräben/-mulden zugeführt. Ebenfalls an das Entwässerungsnetz angeschlossen sind Teile der geplanten Abfangmulden, die das anfallende Hangwasser und Oberflächenwasser der Außenbereiche kontrolliert fassen und der Regenentwässerung und somit auch dem nachfolgenden RRB zuleiten.

- Gemäß den im Vorfeld geführten Besprechungen wird dort, wo es bedingt durch die Geländestruktur möglich ist, das von den Außeneinzugsgebieten der Böschungsoberkanten zufließende Oberflächenwasser über einen separaten Entwässerungsgraben dem vorhandenen Gewässerverlauf wieder zugeführt, so dass nur geringe Teile des Außeneinzugsgebietes von dem vorhandenen westlich verlaufenden Gewässer abgeschnitten werden.
- Das auf den Fahr-, Park- und Lagerbereichen anfallende, ggf. verschmutzungsgefährdete Niederschlagswasser wird dagegen über ein separates Leitungsnetz zunächst einem Regenklärbecken mit integriertem Regenüberlauf zugeführt. Die einzige Ausnahme bildet hier der Teilabschnitt der westlichen und südlichen Umfahrung, bei der keine Tiefhöfe oder Verladebereiche vorgesehen sind. Hier wird in Absprache mit der Unteren Wasserbehörde das anfallende Oberflächenwasser der Fahrflächen dem längslaufenden Entwässerungsgraben zugeführt, der wiederum zum geplanten Regenrückhaltebecken entwässert.
- Gemäß DIN/DWA erfolgte die Dimensionierung des internen Kanalnetzes für ein 2-jähriges Niederschlagsereignis. Zusätzlich wurde für das Kanalnetz ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100, Gleichung 18 geführt. Dieser Überflutungsnachweis soll aufzeigen, was passiert, wenn die Bemessungswassermengen, hier 2-jährliche Regenspende, überschritten werden. Es soll danach gewährleistet sein, dass bei einer 30-jährlichen Regenspende unter Berücksichtigung des kompletten Kanalnetzvolumens und des auf den Oberflächen sich einstellenden Stauvolumens kein schädlicher Abfluss zu den Nachbargrundstücken erfolgt. Danach ist zusätzlich auf dem Grundstück ein Rückhaltevolumen von 1.420 m<sup>3</sup> nachzuweisen. Im Rahmen des Überflutungsnachweises wurde für die maßgeblichen „Wasser zurückhaltenden Bereiche“ der Fahrflächen, bei denen keine Längs-, sondern nur Querneigung vorliegt, das Speichervolumen ermittelt. Des Weiteren wurde das beim Anspringen des Notüberlaufs im Regenrückhaltebecken zurückgehaltene Stauvolumen aus der sich einstellenden mind. 30 cm hohen Überfallhöhe ermittelt. Das sich daraus ergebene Rückhaltevolumen liegt bei 1.670 m<sup>3</sup>. Nicht berücksichtigt wurden hierbei die sich im Kanalnetz durch Vollaussnutzung der Querschnitte bzw. Einstau im Kanalnetz ergebenden zusätzlichen Volumina. Diese werden als zusätzliche Sicherheit gegen eine unkontrollierte Überflutung berücksichtigt. Die dem Regenrückhaltebecken nachfolgende Ablaufleitung wurde so bemessen, dass die Drosselwassermenge von 90 l/s und eine Überlaufwassermenge, die einmal in 33 Jahren auftritt, in doppelter Größe überstaufrei zum „Mühlenbach“ abgeleitet werden kann. Auch hier wurde als zusätzliche Sicherheit berücksichtigt, dass die Ablaufleistung der Abschlagsleitung sich erheblich vergrößert, wenn ein Druckabfluss bei Übersteigen des Freigefälleabflusses eintritt.
- Das anfallende Niederschlagswasser wird in dem geplanten Regenrückhaltebecken gesammelt und mittels Drosselbauwerk mit integriertem Notüberlauf direkt dem Gewässer „Mühlenbach“ zugeleitet. Hierfür ist der Bau eines Ableitungssammlers in der Straße „Bahnweg“ mit Kreuzung der Straße „Am Mühlenbach“ erforderlich, der Grabenzug im Westen wird nicht mehr in Anspruch genommen. Es erfolgt eine Drosselung auf 5 l/s x ha befestigte Fläche (entspricht dem Abfluss von natürlichen unbefestigten Flächen), so dass der tatsächliche Abfluss aus dem Einzugsgebiet der gesamten Erschließungsfläche unter Berücksichtigung der Grün- und Teichflächen noch geringer als 5 l/s x ha ausfällt. Da es sich bei dem Rückhaltebecken im Kanalnetz ohne Zufluss aus Gewässern handelt, ist für die Bemessung die DWA-A118 und DWA-A 117 anzuwenden.

Gem. DWA-A 117 ist keine pauschale Vorgabe der Bemessungshäufigkeit für Becken vorgesehen. Die Aufsichtsbehörden müssen im Vorfeld einzelfallbezogen unter Berücksichtigung des nachfolgenden Gewässers festlegen, bei welcher Jährlichkeit die Drosselwassermenge überschritten wird. Diese 5 l-Abflussbegrenzung wird bis zu einem 10-jährigen Niederschlagsereignis aufrechterhalten. Erst bei größeren Niederschlagsereignissen springt der vorgesehene Notüberlauf an. Das Anspringen des Notüberlaufs ist noch kein Versagensfall des RRB's, da das über den Notüberlauf ablaufende Wasser kontrolliert und schadlos über die Abschlagsleitung dem Vorfluter zugeführt wird und ein Freibord im Becken von 20 cm verbleibt.

Neben der Bemessung gemäß DWA-A 117 erfolgt ein Nachweis der geplanten Beckenanlage mittels einer Langzeitkontinuumssimulation. Das bedeutet, dass das geplante Becken mit allen gemessenen Niederschlägen aus 32 Jahren (5 Minuten-Interwallen) kontinuierlich belastet wurde und aus den Ergebnissen die tatsächliche Häufigkeit des Anspringens des Notüberlaufs ermittelt wurde. Gleichzeitig erhält man dadurch die maximal aufgetretene Überlaufwassermenge. Diese wurde für die Dimensionierung der Ablaufleitung dann noch zur Sicherheit verdoppelt.

- Das anfallende Niederschlagswasser wird in dem geplanten Regenrückhaltebecken gesammelt und mittels Drosselbauwerk mit integriertem Notüberlauf direkt dem Gewässer „Mühlenbach“ zugeleitet. Hierfür ist der Bau eines Ableitungssammlers in der Straße „Bahnweg“ mit Kreuzung der Straße „Am Mühlenbach“ erforderlich, der Grabenzug im Westen wird nicht mehr in Anspruch genommen. Es erfolgt eine Drosselung auf 5 l/s x ha befestigte Fläche, so dass der tatsächliche Abfluss aus dem Einzugsgebiet der gesamten Erschließungsfläche unter Berücksichtigung der Grün- und Teichflächen noch geringer als 5 l/s x ha ausfällt. Diese 5 l-Abflussbegrenzung wird bis zu einem 10-jährigen Niederschlagsereignis aufrechterhalten. Erst bei größeren Niederschlagsereignissen springt der vorgesehene Notüberlauf an.
- Die sich im Bereich der Straße „Bahnweg“ einstellende Dammböschung im Bereich des Geländetiefpunktes liegt rd. 2,20 m über dem Straßenniveau. Bedingt durch die vorhandene Bodensituation wird im Rahmen der Ausführungsplanung vom Bodengutachter ein Standsicherheitsnachweis für die Dammschüttung erstellt (einschließlich Nachweis der Dichtheit gegen Durchsickern). Sollte sich daraus ergeben, dass eine Dammschüttung aus den hier vorliegenden bzw. vom Tief- und Erdbauer für die Verwendung vorgesehenen Materialien die Standfestigkeit der Dammanlage nicht gewährleistet, sind entsprechenden Bodenaufbereitungen bzw. das Einbringen von Spundwänden im Bereich der Dammschüttung vorzusehen.
- In Havariefällen (Ereignisse beispielsweise in Zusammenhang mit Löschwasseraustritt oder wassergefährdenden Betriebsstoffen) werden Drosselschieber die Ableitung unterbrechen und in den dichten Entwässerungssystemen innerhalb des Grundstücks so lange zwischenspeichern, bis eine umweltgerechte Entsorgung durchgeführt werden kann. Das erforderliche Brandschutzkonzept ist mit der Feuerwehr Löhne intensiv abgestimmt worden. Das Gebäude wird nach den heute hohen Sicherheitsstandards errichtet und vollflächig gesprinklert. Zudem werden hier normale Lagergüter ohne besonderes Gefahren- oder Konfliktpotenzial umgeschlagen, ggf. bearbeitet und gelagert.
- Bezüglich der umgeschlagenen Ware wird darauf hingewiesen, dass das Warenverteilzentrum mit dem angeschlossenen HUB dem Umschlag und der Lagerung

von großvolumigen und sperrigen Warensortimenten dient, dazu zählen weiße Ware (Waschmaschinen, Kühlschränke, Spülmaschinen etc.), braune Ware (Fernseher, sonstige Elektroartikel etc.), Möbel, Teppiche, Fahrräder, Markisen und Diverses. Der Umschlag von wassergefährdenden Stoffen findet auf dem gesamten Grundstück nicht statt.

#### **b.5) Geländeeingriffe, Grund- und Schichtenwasser**

Der topographische Einschnitt der geplanten Bebauung beträgt an der höchsten Stelle temporär bis ca. 8,0 m und wird durch den erforderlichen Aufbau von Gründungssohlen und Verkehrsflächen ca. 7,0 m im Endzustand erreichen. Die Geländeeinschnitte sind in gemäßigttem Gefälle (ca. 1:1,5 bzw. 1:2,0) geplant und können sowohl Hangdrainagen als auch neu herzustellende Entwässerungsdrainagen des Verkehrs- und Gründungsplanums aufnehmen. Gemäß dem zum Bauantrag erstellten detaillierten Gutachten zum Baugrund, Kapitel 3 (Jagau Ingenieurbüro, 19.04.2013) ist in dem Baugebiet, bedingt durch den größtenteils wasserundurchlässigen Schiefer-ton, kein Grundwasser vorhanden. Etwaiges Schichtenwasser wird, gemäß den Empfehlungen des Gutachters, über Drainageleitungen an den Böschungsfüßen und innerhalb der wasserführenden Schichten i.W. dem Regenrückhaltebecken zugeführt (s.o.).

Gemäß Aussagen des Bodengutachters und der Aufsichtsbehörden ist nur im Bereich der hohen Böschungen mit dem Austritt von Wasser aus den Böschungen zu rechnen. Hierfür sind Abfanggräben vorgesehen, die an das Entwässerungssystem vor dem Mühlenbach angeschlossen werden. Im Bereich der Entwässerungsgräben und des RRB`s ist ebenfalls nicht mit Grundwasser zu rechnen. Die von Anliegern angesprochene befürchtete "Austrocknung" der angrenzenden Flächen bzw. Grundwasserleiter kann somit nicht erfolgen, da anfallendes Regenwasser über den Schiefertonschichten heute praktisch nicht versickert und Grundwasser nicht vorhanden ist. Eine Vernässung angrenzender Flächen wird durch das dargelegte Entwässerungssystem für das Vorhaben ebenfalls künftig vermieden.

### **5.7 Grünordnung, Naturschutz und Landschaftspflege, Wald**

#### **a) Grünordnung**

Grundlegende Zielsetzung für das **grünordnerische Konzept** ist die angemessene Eingrünung des Vorhabens gegenüber dem Umfeld. Die Planung umfasst somit in den Randbereichen die Anlage von Baumhecken, Gehölzgruppen, Baumzeilen sowie die naturnahe Gestaltung der westlichen Randlage mit Bachlauf etc.

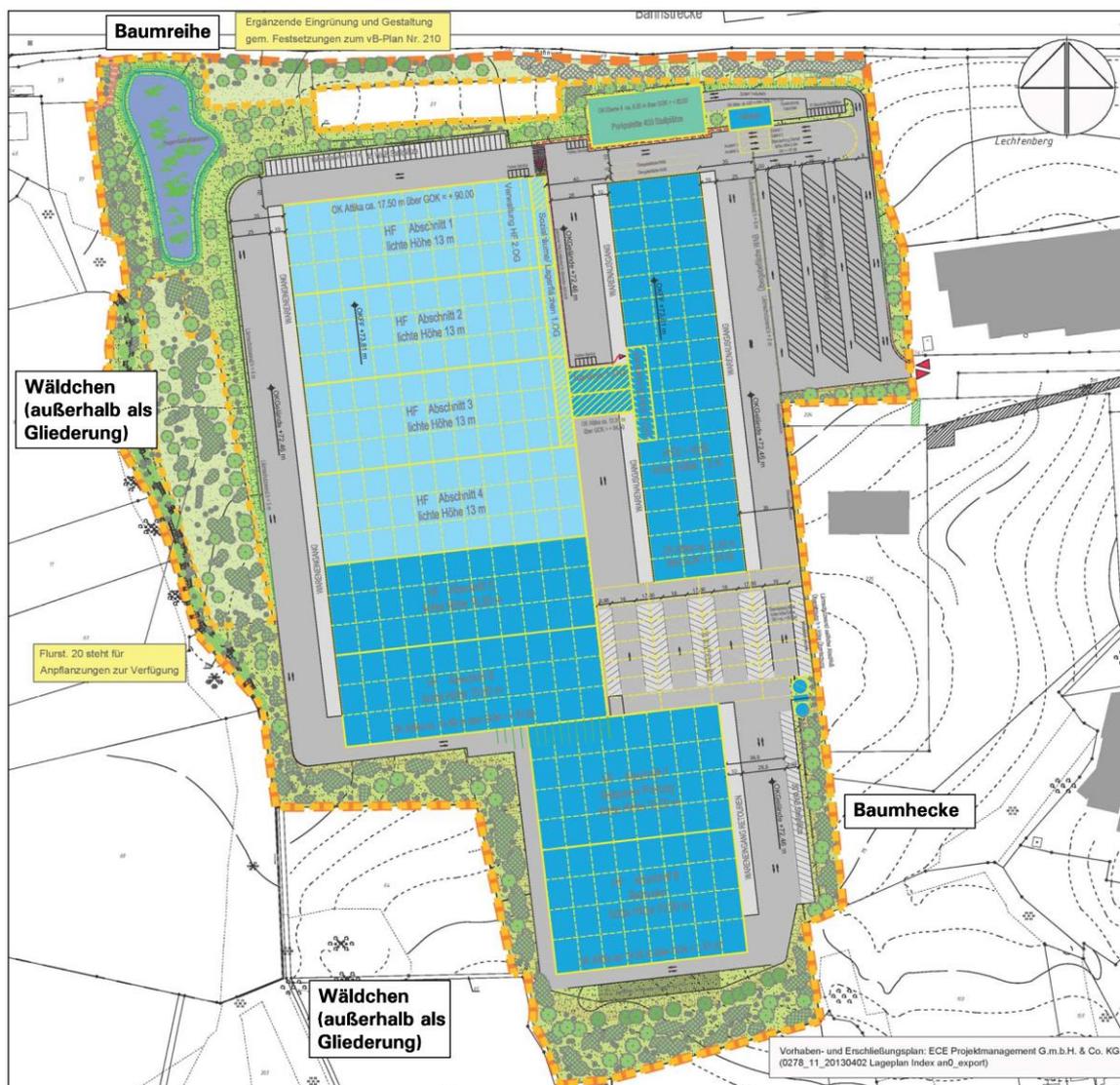


Abb. 5: Grünordnungskonzept zum Vorhaben- und Erschließungsplan März 2013, hier Prinzipskizze mit Ergänzungen als Übersicht, Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten, Entwurf März 2013  
Grundlage: DGK 5, ohne Maßstab - Δ Nord

Zu Zielsetzungen und einzelnen Maßnahmen wird auf den Umweltbericht verwiesen. Im vB-Plan Nr. 210 werden die dort erarbeiteten **Anpflanzungsmaßnahmen** aufgegriffen und mit den grundlegenden Anforderungen festgesetzt. Die weiteren Abstimmungen erfolgen im Zuge der Ausführungsplanung.

Analog zur allgemeinen Vorgehensweise bei der Neuweisung von Bauflächen der Stadt Löhne auf FNP-Ebene hat die Stadt im Zuge der 5. FNP-Änderung den Randbereich der geplanten Baufläche als **Grünflächen** dargestellt, die ausdrücklich **zur Eingrünung der Baufläche** vorgesehen sind. Zielsetzung ist die möglichst sinnvolle und naturnahe Eingrünung. In der konkreten Umsetzung müssen diese Flächen nicht als separate Grünfläche gemäß § 9(1) Nr. 15 BauGB festgesetzt werden, die Umsetzung kann im Bebauungsplan auch sachgerecht als eine das Baugebiet überlagernde flächenhafte Festsetzung gemäß § 9(1) Nr. 20 oder Nr. 25 BauGB erfolgen.

Angesichts der Größe bzw. des Flächenbedarfs des Vorhabens muss die begrenzt verfügbare Baufläche möglichst großflächig und effektiv genutzt werden können. Insofern ist der Spielraum für weitere Eingrünungsmaßnahmen sowie für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet begrenzt. Ein verbleibender außenwirksamer Eingriff in das Landschaftsbild durch die zwangsläufig großvolumigen Baukörper des Warenverteilzentrums (= Planungsziel) ist auch mit den o.g. Maßnahmen nur zu mindern und nicht insgesamt zu vermeiden.

Die vorhabenbezogene Planung ermöglicht allerdings - anders als eine angebotsorientierte Bauleitplanung - eine konkrete Festlegung der Gebäudekonfiguration, der Anordnung der Stellplatzanlagen etc. und der Grünordnung sowie die zeitnahe Umsetzung und Sicherung der Maßnahmen durch den Vorhabenträger. Diese Fragen sowie die im Verfahren noch abzustimmende Fassadengestaltung etc. werden zudem durch den Durchführungsvertrag geregelt. Das bis auf Weiteres nicht verfügbare Flurstück 27 (mit kleinflächigen Randstreifen Flurstücke 25 und 28) im Norden kann allerdings nicht in die Pflanzmaßnahmen einbezogen werden (siehe auch Kapitel 4.2 und 7).

Es wurde - insoweit entgegen der Beschreibung im VEP - davon abgesehen, für den Bereich östlich des Regenrückhaltebeckens grünordnerische Festsetzungen zu treffen, weil derzeit im Hinblick auf den in diesem Bereich festgesetzten Gleisanschluss noch nicht konkret absehbar ist, wie dauerhaft die Flächen in der unmittelbaren Umgebung nach einem etwaigen Bau des Bahnanschlusses genutzt werden.

#### **b) Naturschutz und Landschaftspflege, Wald**

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die **Auswirkungen auf die Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Waldes sowie auf die biologische Vielfalt** gemäß § 1(6) Nrn. 7, 8 BauGB zu prüfen und in der Abwägung zu berücksichtigen. Die Neuaufstellung eines Bauleitplans bereitet in der Regel **Eingriffe in Natur und Landschaft** vor.

Das Gesamtvorhaben „Logistikzentrum Gohfeld“ bereitet angesichts der Größe entsprechend umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft vor, die aufgrund der Festsetzungen im künftigen Bebauungsplan durch erstmalige Erschließung und Neubauten erfolgen werden. Die Auswirkungen sind nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung in die weitere Abwägung einzustellen und zu behandeln. Dieses leistet die Planung auf Basis des Umweltberichts und der ergänzenden artenschutzrechtlichen Untersuchungen (siehe dort und Kapitel 6).

Im Frühjahr 2012 wurde nach der Referenzliste des LANUV (2008A) eine Biotop-typenkartierung für den Raum vorgenommen (siehe Umweltbericht). Das für die Überbauung vorgesehene Plangebiet wird bisher überwiegend intensiv durch Ackerbau genutzt. Diese landwirtschaftlichen Flächen sind weitestgehend ausgeräumt. Als gliedernde Elemente finden sich im Baugebiet selbst kleinflächig Grünland und zwei Einzelbäume. Im westlichen Randbereich schließen ein kleiner Wald mit einem Tümpel sowie gewässerbegleitende Gehölze und ein weiteres jüngerer Wäldchen an.

Im Umfeld setzen sich die ackerbaulichen Nutzungen mit einzelnen Streusiedlungen im Süden und Westen fort. Nach Westen gehen diese in die Wohngebiete entlang der Straßen „Am Mühlenbach“ und „Schierholzstraße“ über. Nördlich begrenzt der Bahn-

damm der in Ost-West-Richtung verlaufenden Eisenbahnschienen die Planflächen, an den sich gewerbliche Nutzungen anschließen. Gleiches gilt für die Bereiche östlich des Plangebiets, die im Zusammenhang mit der derzeitigen Aufstellung des B-Plans Nr. 102 „Gewerbegebiet südlich der Bundesbahnlinie Löhne-Hamel“ noch weiter ergänzt werden sollen.

Im Plangebiet oder im näheren Umfeld sind weder FFH-Gebiete noch Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes vorhanden. Auch sind hier keine Naturschutzgebiete, Naturdenkmale oder geschützte Landschaftsbestandteile festgesetzt. Das Plangebiet liegt allerdings teilweise im Geltungsbereich des Landschaftsplans „Löhne/Kirchlengern“. Dieser setzt im südlichen und westlichen Bereich ein Landschaftsschutzgebiet fest. Weitere Festsetzungen trifft der Landschaftsplan für das Plangebiet und sein Umfeld nicht.

Das im Süden des Plangebiets großräumig ausgewiesene **Landschaftsschutzgebiet** wird durch die Projektplanung nur in seinen Randbereichen kleinräumig in Anspruch genommen. Die erforderliche Fläche wurde im Rahmen der Projektentwicklung deutlich verkleinert (Verringerung der LSG-Inanspruchnahme von ca. 9 ha auf ca. 5,7 ha, von denen nur rund 2 ha durch Versiegelung etc. beansprucht werden). Dieses betrifft v.a. den südwestlichen Bereich in Richtung Wäldchen sowie den gewässerbegleitenden Randbereich im Westen. Außerdem werden Randbereiche des Plangebiets durch entsprechende Festsetzungen etc. unversiegelt bleiben.

Zusätzlich werden im Zuge der parallel bearbeiteten 5. FNP-Änderung durch die Rücknahme von *Wohnbauflächen* und die Neudarstellung von *landwirtschaftlichen Flächen* im westlich an die geplanten Gewerbeflächen angrenzenden Raum planerische Voraussetzungen geschaffen, die einen entsprechenden räumlichen Ersatz der erforderlichen LSG-Rücknahme potenziell ermöglichen (siehe dort).

Die untere Landschaftsbehörde des Kreises Herford (ULB) ist in das Planvorhaben frühzeitig eingebunden worden und hat danach im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens (Stellungnahme vom 18.01.2013) bereits eine Zustimmung in Aussicht gestellt. Diese Vorgehensweise ist nach fachlicher Prüfung im Zuge der Regionalplan-Änderung mit Landesplanung und Fachbehörden abgestimmt worden. Somit können auch hier die fachlichen und gesetzlichen Anforderungen angemessen erfüllt werden.

Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 62 LG NW oder im Biotopkataster NRW geführte schutzwürdige Biotope mit Vorkommen seltener Tier- und Pflanzenarten sind im Plangebiet selbst nicht vorhanden.

Im Südwesten schließt ein Wäldchen mit Feuchtbiotop als Teil des „LSG Ravensberger Hügelland“ an, das als stehendes Binnengewässer (GB-3818-644) gesetzlich geschützt und als Bestandteil des BK-3818-048 „Leinkamp östlich Löhne“ im Biotopkataster geführt wird. Im näheren Umkreis befinden sich verschiedene geschützte Biotope sowie als schutzwürdig kartierte Bereiche, die z.T. an das Plangebiet angrenzen. Die Stadt Löhne hat zudem im Randbereich sowie im weiteren Umfeld verschiedene Biotop- und Lebensraumstrukturen als Flächen mit Bedeutung für den Biotopverbund eingestuft.

Zusammenfassend sind im Plangebiet selbst und im unmittelbaren Umfeld somit v.a. Flächen betroffen, die aufgrund der Bodengüte intensiv als Ackerflächen genutzt werden, die aus Sicht des Naturschutzes aber nur noch eine begrenzte Wertigkeit besitzen. Das kleine **Wäldchen im südwestlichen Randbereich** ist aus forstrechtlicher und naturschutzfachlicher Sicht ausdrücklich zu sichern und zu erhalten. Der markante Bestand gliedert zudem den Landschaftsraum und trägt zur Einbindung des Projekts in das Umfeld bei. Nach Reduzierung der Projektplanung im Südwesten wird ein deutlicher Abstand eingehalten.

Aus landschaftspflegerischer Sicht gliedert die Freiraumachse den Siedlungsbereich mit Wohngebieten im Westen und Gewerbegebieten im Osten. Eine besonders hohe Wertigkeit wird allerdings nicht gesehen, zumal die Bahntrasse im Norden mit anschließenden grundlegenden Gewerbenutzungen den Bereich im Norden begrenzt.

Parallel zum Panverfahren wurde die **rechnerische Eingriffs-/Ausgleichsbilanz** erarbeitet und fortgeschrieben (siehe Kapitel 6.4).

## 6. Umweltrelevante Auswirkungen

### 6.1 Umweltprüfung und Umweltbericht

Gemäß BauGB 2004 ist die Umweltprüfung als Regelverfahren für Bauleitpläne eingeführt worden und im sog. „Umweltbericht“ zu dokumentieren. Der **Umweltbericht** für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210 wird als Teil B zu dieser Begründung beigefügt. Entsprechend den Vorgaben des BauGB werden im Umweltbericht die vorhandene Umweltsituation im Gebiet und die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen dargestellt:

- Mensch/Gesundheit,
- Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt,
- Boden,
- Wasser,
- Klima/Luft,
- Landschaft,
- Kultur- und sonstige Sachgüter.

Die Grundlagenarbeit für die Umweltprüfung wurde bereits auf Grundlage der regionalplanerischen Arbeiten im Zuge der Standortdiskussion geleistet. Umfang und Detaillierungsgrad der Prüfung einschließlich der artenschutzfachlichen Anforderungen wurden abgestimmt. Auf dieser Grundlage wurde die Umweltstudie mit Anlagen zu dem o.g. Antragsverfahren für die Regionalplan-Änderung erarbeitet. Zu Anforderungen und umweltrelevanten Grundlagen wird auf den Umweltbericht verwiesen.

Zusammenfassend ergibt die Prüfung, dass das Vorhaben aufgrund seiner Größenordnung erhebliche Auswirkungen im Plangebiet durch die Versiegelung für Baukörper und Verkehrsflächen, Größe etc. auf den überwiegend intensiv agrarisch genutzten Flächen haben wird. Die vorrangige Problematik im Plangebiet betrifft insbesondere

die Großflächigkeit des Vorhabens mit Auswirkungen auf Lebensräume, betroffene Tierarten, Bodenversiegelung, Wasserwirtschaft und auf die im Umfeld vorhandene Nachbarschaft mit Siedlungsflächen, Streubesiedlung und Hofstellen. Die immissionschutzfachlich zu prüfenden Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind bereits in Kapitel 5.5 umfassend behandelt worden (siehe dort, Themenbereiche Gewerbe- und Verkehrsgeräusche, Baustellenbetrieb, Lichtimmissionen, Luftschadstoffe, Erschütterungen) und brauchen hier nicht wiederholt werden. Auf die Bearbeitung in der Umweltprüfung und auf die Ausführungen insgesamt in den Kapiteln 3, 4 und 5 dieser Begründung wird verwiesen.

Diese Auswirkungen sind jedoch an jedem Standort - sofern nicht bereits versiegelte Flächen genutzt werden können - mit derartigen Vorhaben verbunden. Es ergeben sich keine Hinweise auf besondere, nur an diesem Standort zu erwartende und daher durch die Wahl eines alternativen Standorts zu vermeidende Beeinträchtigungen.

Der Standort eignet sich grundsätzlich für das Vorhaben und ist durch anthropogene Störeinflüsse vorgeprägt (Gewerbenutzungen, Bahntrassen, Zersiedlung). Aufgrund der großflächig intensiven Ackernutzung sind im geplanten Bau Feld selber wertvollere Biotopstrukturen nicht mehr vorhanden, gleichwohl ist der Flächenverlust für die Landwirtschaft zu beachten.

Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden in der **bauleitplanerischen Abwägung** geprüft und angemessen berücksichtigt. Der nach Minderungsmaßnahmen im Plangebiet (i.W. Eingrünung und ökologische Aufwertung des Grabenzugs im Westen) verbleibende Eingriff kann nach den vorliegenden Ergebnissen durch zwingend notwendige vorgezogene Maßnahmen zum Artenschutz (sog. CEF-Maßnahmen) sowie durch umfassende weitere Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im Raum Löhne als vertretbar bewertet und im weiteren Naturraum sachgerecht ausgeglichen werden (siehe Umweltbericht).

Die spätere Überwachung der im Zusammenhang mit der Änderung des Flächennutzungsplans und der Aufstellung des Bebauungsplans prognostizierbaren zu beobachtenden Umweltauswirkungen (**Monitoring**) erfolgt durch die Stadt Löhne. Fachlich zuständig für die Kontrolle der Einhaltung der naturschutzfachlichen Beschränkungen sowie des Vollzugs der **Artenschutz- und Kompensationsmaßnahmen** ist die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Herford. Die Prüfung der Funktion der Artenschutzmaßnahmen, die zur Kompensation des Lebensraumverlustes im Plangebiet durchgeführt werden, wird in das künftige Monitoring einbezogen.

## 6.2 Bodenschutz und Flächenverbrauch, Landwirtschaft

### a) Bodenschutz und Flächenverbrauch

In der Bauleitplanung ist die Bodenschutzklausel im Sinne des § 1a(2) BauGB in Verbindung mit § 1ff. Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und § 1ff. Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) zu beachten. Insbesondere sind Bodenversiegelungen zu begrenzen und schädliche Bodenveränderungen zu vermeiden. Wieder-/Umnutzungen von versiegelten, sanierten Flächen genießen Vorrang. Besonders zu schützen sind Böden mit hochwertigen Bodenfunktionen gemäß § 2(1) BBodSchG.

Das Plangebiet umfasst einen Bereich, der wegen der Regelungs- und Pufferfunktion/natürlichen Fruchtbarkeit der hier anstehenden Böden als schutzwürdig bewertet wird.<sup>11</sup> Die im nördlichen und mittleren Bereich anstehenden Pseudogley-Braunerden und stellenweise Braunerden werden als schutzwürdige fruchtbare Böden (Stufe 1) und die im südlichen Teil vorkommenden Pseudogley-Parabraunerden und Pseudogley-Braunerden als sehr schutzwürdige fruchtbare Böden (Stufe 2) eingestuft (siehe Kapitel 3.5). In der Abwägung ist daher neben dem allgemeinen Bodenverlust durch die Versiegelung auch dieser Aspekt besonders zu beachten.

Als erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ist der anlagebedingte umfangreiche Verlust der Böden und der Schutzgutfunktionen durch Überbauung zu werten. Dieser Verlust stellt einen unvermeidbaren Zielkonflikt der Planung dar und ist auch durch die Ausgleichsmaßnahmen nur teilweise aufzufangen (Aufwertung der Bodenfunktionen nach Reduzierung der landwirtschaftlichen Nutzungsintensität), zu entsiegelnde Flächen liegen jedoch in Löhne in diesen Größenordnungen nicht vor.

Weitergehende Beeinträchtigungen des Schutzguts Boden lassen sich im Zuge der Planrealisierung generell durch folgende Maßnahmen mindern:

- Sachgerechter Umgang mit Schadstoffen, die eine Beeinträchtigung des Grundwassers und des Bodenhaushalts herbeiführen könnten, z.B. Betriebsstoffe für die eingesetzten Baumaschinen.
- Abtrag und Lagerung von Oberboden sowie von Unterboden, der für Vegetationszwecke vorgesehen ist, unter Beachtung der DIN 18915 sowie der ZTVLa-StB05 (zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau).
- Vermeidung eines möglichen Schadstoffeintrags in den Boden durch gebündelte Abführung und Reinigung der Straßenabwässer.
- Rekultivierung verdichteter Bereiche nach Beendigung der Bauarbeiten durch Tieflockerung und ggf. durch eine Zwischenansaat mit Leguminosen.

## **b) Landwirtschaft**

In Kapitel 3 und Kapitel 5.7 wurde die heutige Nutzung beschrieben und dargelegt, dass der von der Planung direkt betroffene Bereich aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzungsintensität aus naturschutzfachlicher und landschaftspflegerischer Sicht heute nur noch eine mäßige Wertigkeit besitzt. Dagegen ist unstrittig, dass das Vorhaben wertvolle ertragreiche und für die Landwirtschaft wichtige Böden beansprucht (siehe oben). Verwiesen wurde auch auf die vielfältigen ökologischen, klimatischen oder wasserwirtschaftlichen Funktionen der Böden.

Die Stadt Löhne unterstützt das Planvorhaben wie dargelegt insbesondere aus Gründen der Standort- und Arbeitsplatzsicherung sowie aufgrund der angestrebten Bündelung von Betriebsbereichen mit Minderung des stadtinternen Verkehrsaufkommens und der Lärminderung in heute betroffenen Siedlungsbereichen sowie im Sinne der Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Löhne. Da in Löhne keine Brach-/Konversionsflächen bestehen, die flächensparend und eingriffsmindernd als Standort

---

<sup>11</sup> Geologischer Dienst NRW: Karte der schutzwürdigen Böden in NRW; Krefeld 2004

in Frage kommen, liegt damit angesichts des nachweisbaren firmenbezogenen Flächenbedarfs des Bauvorhabens der unvermeidbare Zielkonflikt mit der Landwirtschaft auf der Hand. Das besondere Gewicht des Bodenschutzes mit den hier ertragreichen Böden ist mit diesen Zielen abzuwägen.

Gemessen an einem Verzicht auf das Vorhaben in Löhne (= Null-Variante mit Standortaufgabe und massivem Arbeitsplatzverlust in Löhne, dafür allerdings Eingriffswirkungen und Arbeitsplatzschaffung an einem neuen Standort außerhalb der Region) und im Vergleich zu den erörterten Alternativen im Raum Löhne hat die vorbereitende Standortdiskussion jedoch gezeigt, dass die vorliegende Planung im Bereich Gohfeld/Scheidkamp grundsätzlich vergleichsweise am sinnvollsten ist. Im Zuge der regionalplanerischen Erörterungen ist die Fragestellung des erheblichen Flächenbedarfs intensiv erörtert worden, im Ergebnis wurde dem Vorhaben aufgrund der firmenbezogenen Situation und der gewünschten Standortortsicherung landesplanerisch zugestimmt. Im Zuge des Regionalplan-Verfahrens und nach Auswertung der Stellungnahmen der Fachbehörden zur Bauleitplanung gemäß § 4 BauGB sind zudem keine grundlegenden Konflikte oder „k.o.-Kriterien“ eingegangen, so dass das Vorhaben nach Einhaltung der rechtlichen Anforderungen aus städtebaulich-planerischer Sicht als vertretbar bewertet wird.

Der Flächenverlust für die Landwirtschaft und für die Pächter der Flächen ist erheblich. Andererseits besteht aber die Bereitschaft bzw. der Wunsch des Eigentümers, die für das Vorhaben benötigten Kernflächen zu veräußern und nicht mehr landwirtschaftlich zu nutzen oder zu verpachten. Nach den weiteren Gesprächen mit angrenzenden Eigentümern ist ergänzend festzuhalten, dass der Geltungsbereich der Bauleitplanung im Südwesten zurückgenommen und auf die bisher angedachte Erweiterungsoption im Süden verzichtet wird. Die Gesamtfläche wird von ca. 28 ha auf ca. 25 ha verkleinert, die überbaute Fläche umfasst einschließlich Nebenanlagen rund 20 ha.

Im Rahmen des vorgeschalteten Regionalplanänderungsverfahrens wurden im Gegenzug auch bereits planerisch ausgewiesene ASB- und GIB-Flächen wieder einer landwirtschaftlichen Nutzung zurückgeführt, sodass in diesem übergeordneten Rahmen ein bilanzierter teilweiser planerischer Flächenausgleich erzielt wurde (siehe dort). Eine sinnvolle und praktikable Standortalternative lieferte der ausführliche Standortvergleich zudem nicht. Im Rahmen der 5. FNP-Änderung wurde die regionalplanerische Flächenrücknahme im betrachteten Raum über die Bauleitplanung weiter konkretisiert.

Der Schwerpunkt der externen Ausgleichsmaßnahmen liegt in der Werreareue. Durch die geplante „Auslagerung“ der für das Planverfahren erforderlichen Kompensationsflächen sowie durch einen möglichst flächenschonenden Umgang bei der Maßnahmengestaltung (multifunktionale Wirkung) wird der damit entstehende zusätzliche lokale Flächendruck zu Lasten der Landwirtschaft soweit in diesem Planungsfall unter Beachtung der übrigen Anforderungen und Rahmenbedingungen sinnvoll möglich gemindert (Zielkonflikte Natur-/Artenschutz und Landwirtschaft, Verfügbarkeiten etc.). Auch hier besteht ein Zielkonflikt zwischen den naturschutzfachlichen Anforderungen (Artenschutz, Eingriffsregelung) und der intensiver werdenden Landwirtschaft, der allerdings nicht diese grundsätzliche Bedeutung wie der o.g. Flächeneingriff in den Boden hat. Insgesamt sind in einem derart schwierigen Planverfahren mit dem erforderlichen Flächenbedarf verschiedene Belange und Ziele von Interessengruppen

gegeneinander abzuwägen, sodass Beeinträchtigungen für widerstreitende Belange grundsätzlich nicht zu vermeiden sind und auch dieses Ausgleichsmaßnahmenkonzept aufgrund des Gesamtbedarfs zwangsläufig nur eine Kompromisslösung darstellen kann.

### 6.3 Artenschutzrechtliche Prüfung

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Tiere und Pflanzen als Bestandteil des Naturhaushalts in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, ob durch die Planung Vorhaben ermöglicht werden, die dazu führen, dass Exemplare geschützter Arten verletzt oder getötet werden können oder deren Population erheblich gestört wird (**artenschutzrechtliche Verbotstatbestände** des § 44(1) BNatSchG).

Die Strukturen im Plangebiet lassen hier und im Umfeld Tierarten des Offenlands erwarten, in den feuchteren Randbereichen entsprechend feuchteliebende Tier- und Pflanzenarten. Im Rahmen der Umweltprüfung wurden umfangreiche faunistische Untersuchungen auf Grundlage des Leitfadens „Artenschutz in der Bauleitplanung und bei der baurechtlichen Zulassung von Vorhaben“ und in enger Abstimmung mit der Fachbehörde durchgeführt (siehe auch Umweltbericht mit artenschutzrechtlichem Fachbeitrag).

Da das Fachinformationssystem „@LINFOS - Landschaftsinformationssystem“ (LANUV 2012 - siehe Umweltbericht) in vergangenen Jahren Vorkommen der Arten Zauneidechse und Rebhuhn im Umfeld des Plangebiets bestätigte, erfolgten gezielte faunistische Erhebungen der Artengruppen Vögel, Fledermäuse und Amphibien wie auch der Zauneidechse. Die Ergebnisse werden im separaten artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und im Rahmen des Umweltberichts aufgearbeitet, entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie funktionserhaltende Maßnahmen werden hieraus entwickelt (siehe dort).

Nach den vorliegenden Ergebnissen wird der Planbereich in geringen bis mittleren Aktivitäten von verschiedenen Fledermausarten frequentiert. Etwas höhere Aktivitäten wurden hingegen innerhalb des südwestlichen Wäldchens nachgewiesen (Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung 2012). Weiterhin wurde die in NRW planungsrelevante Feldlerche mit 3 Brutpaaren sowie Mäusebussard, Rauchschwalbe und Turmfalke als Nahrungsgäste auf den für das Logistikzentrum vorgesehenen Ackerflächen nachgewiesen. Waldkauz, Feldsperling und Nachtigall wurden innerhalb des Wäldchens festgestellt. Der Hinweis auf die Zauneidechse konnte nur vereinzelt am Bahndamm im Norden bestätigt werden.

„Allerweltsarten“ wie Rehe und Fasanen sind dagegen - auch wenn diese für die Bürgerschaft teilweise größere Bedeutung als Naturerlebnis haben - aus Naturschutzsicht durchaus differenziert zu betrachten und sind hier kein Maßstab für Naturnähe und planungsrelevante, schützenswerte Artenvorkommen.

Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass unter der Voraussetzung des Erhalts der höherwertigen Randstrukturen im Plangebiet oder im nahen Umfeld (Wäldchen, Kleingewässer, Bachlauf, feuchtere Wiesen) und bei Durchführung der vorgezogenen Maßnahmen zum Artenschutz (sog. CEF-Maßnahmen) Verbotstatbestände des Arten-

schutzes gemäß § 44 (1) BNatSchG mit der Aufstellung des Bebauungsplans nicht ausgelöst werden.

Von Bedeutung ist im Bereich der Ackerflächen insbesondere die Verdrängung der planungsrelevanten Arten, hier insbesondere der Feldlerche (Sommer 2012: 3 Brutpaare), die entsprechend durch Maßnahmen im weiteren Umfeld aufzufangen ist. Hier wurde in Zusammenarbeit mit der Stiftung Westfälische Kulturlandschaft, Münster, ein langfristiges Konzept mit einem Maßnahmenbündel auf Ackerflächen (insbesondere Sicherung von 5 sog. „Lerchenfenster“ und von 1.000 m<sup>2</sup> Blühstreifen je Feldlerchenbrutpaar) vorbereitet und vertraglich vereinbart.

Neben der planerischen Berücksichtigung im Bauleitplanverfahren sind die Artenschutzbelange auch im Rahmen der Umsetzung zu beachten, insbesondere auf das **Tötungsverbot für geschützte Arten** im Einzelfall bei Baumaßnahmen etc. wird hingewiesen. Hierzu kann im vorliegenden Bebauungsplanverfahren keine abschließende Aussage getroffen werden, auf der Ebene der Bauleitplanung können nicht alle möglichen nachteiligen Auswirkungen jeder zulässigen Nutzung ermittelt werden, so dass eine pauschale Enthftungsmöglichkeit für Schäden nach dem Umweltschadensgesetz gemäß § 19(1) Satz 2 BNatSchG nicht gegeben ist.

Sofern Gehölze im Plangebiet beschnitten bzw. entfernt werden sollten, sind die Vorgaben des § 39 BNatSchG und des § 64 LG NRW zu beachten. Demnach ist es u.a. zum **Schutz von Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten** in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September verboten, Gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu zerstören oder zu fällen. Unberührt von diesem Verbot bleiben schonende Form- und Pflegeschritte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen sowie behördlich angeordnete oder zugelassene Maßnahmen, die aus wichtigen Gründen nicht zu anderer Zeit durchgeführt werden können.

#### 6.4 Eingriffsregelung

Das Vorhaben Logistikzentrum und die Option für einen Schienenanschluss im Plangebiet bereiten angesichts der Gesamtgröße **umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft** vor, die aufgrund der Festsetzungen im künftigen Bebauungsplan durch erstmalige Erschließung und Neubauten erfolgen werden (siehe auch Kapitel 5.7). Nach den Grundsätzen der Eingriffsregelung sind die Projektplanung und Minderungsmaßnahmen sowie ggf. weitere Maßnahmen als Ausgleich zu prüfen und in die weitere Abwägung einzustellen. Dieses leistet die Planung auf Basis des Umweltberichts mit ergänzenden artenschutzrechtlichen Untersuchungen (siehe dort).

Zusammenfassend ergibt die Umweltprüfung, dass das geplante großflächige Bauvorhaben einen überwiegend intensiv agrarisch genutzten Teil-Landschaftsraum beansprucht. Wie bereits dargelegt betrifft die vorrangige Problematik im Plangebiet insbesondere die Großflächigkeit des Vorhabens mit Auswirkungen auf den Lebensraum Ackerfläche, auf die Bodenversiegelung, die Wasserwirtschaft und auf die im Umfeld vorhandene Nachbarschaft mit Siedlungsflächen, Hofstellen und Streubesiedlung. Die bau- und betriebsbedingt durch das Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen erfolgen v.a. durch Erdbewegungen, Bodenauftrag, Geländemodellierung sowie durch Versie-

gelung und Überbauung der Acker-/Freiflächen (Gebäude, Betriebsflächen) und durch die Störungswirkungen im Zuge des Anlagenbetriebs.

Erforderlich sind zunächst Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, wie z.B. der Erhalt des Wäldchens (nach Rücknahme der Bebauung im Südwesten nicht mehr direkt betroffen), eine Bauzeitenregelung mit Baufeldräumung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit, umfangreiche Eingrünungsmaßnahmen mit Baumhecken auf dem Gelände etc. Diese werden im Plangebiet im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 210, im begleitenden Durchführungsvertrag sowie im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens verbindlich geregelt.

Die Grünflächen und die randlichen Anpflanzungen im Süden und Westen sind in der Projektplanung erweitert worden. Durch das geänderte Plankonzept mit Gebäudeversatz sind die Auswirkungen auf Umfeld und Landschafts- bzw. Siedlungsbild im Vergleich zur Ausgangsplanung teilweise gemindert worden. Im Norden grenzen Bahntrassen und Gewerbenutzungen an, die Auswirkungen auf den Bereich werden als nicht so gravierend beurteilt. Gleichwohl wird das Vorhaben durch die Größe nach wie vor das Umfeld künftig deutlich prägen. Mit Blick auf eine möglichst zurückhaltende Wirkung auf das Siedlungs- und Landschaftsbild wurden daher parallel zum Planverfahren auch Gebäude- und Fassadengestaltung, Materialität etc. mit der Stadt Löhne weiter abgestimmt, Planausfertigungen für Ansichten sind Bestandteil des Durchführungsvertrags.

Im Planverfahren ist eine detaillierte rechnerische naturschutzfachliche Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erfolgt (siehe Umweltbericht). In der Prüfung und Bewertung der rechnerischen Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass neben den der Abwägung zugänglichen Planinhalten auch artenschutzrechtlich notwendige Maßnahmen erforderlich werden, die nach den gesetzlichen Regelungen nicht der Abwägung unterworfen werden können.

Einen Sonderfall stellt wie bereits oben dargelegt Flurstück 20 im Westen parallel zur Gebietsgrenze bzw. zum Bachlauf mit einer Größe von etwa 1 ha dar, das innerhalb des Geltungsbereichs des vB-Plans Nr. 210, nicht aber innerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans liegen kann. Hier werden – ebenso wie auf den umliegenden Flächen – umfangreiche Eingrünungsmaßnahmen durchgeführt. Aufgrund eines noch nicht abgeschlossenen Flurbereinigungsverfahrens ist das Flurstück 20 vorsorglich dennoch nicht abschließend für den Nachweis des notwendigen Ausgleichsbedarfs berücksichtigt worden. Gleichwohl verfügt der Vorhabenträger über das Nutzungsrecht, so dass die geplanten Pflanzmaßnahmen auf diesem Flurstück im Westen bereits vertraglich gesichert sind und ebenfalls kurzfristig durch den Vorhabenträger umgesetzt werden können. Für die Berechnung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz sind (zusätzliche) Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle durch den Vorhabenträger nachgewiesen worden. Ebenso konnten die Regenwasserretention und die Bachlaufverlegung auf Flurstück 20 nicht abschließend im Planwerk festgesetzt werden, diese Maßnahmen sind daher auf den angrenzenden formalrechtlich ohne Einschränkung verfügbaren Flächen vorgesehen worden. Deren Umsetzung erfolgt i.Ü. durch ein separates wasserrechtliches Verfahren.

Das rund 0,4 ha große Flurstück 27 (einschl. der kleinflächigen Randstreifen Flurstücke 25 und 28) im Norden ist im Vergleich hierzu bis auf weiteres gar nicht verfügbar, es ist daher - sinngemäß wie Flurstück 20 - im Vorhaben- und

Erschließungsplan und in der Ausgleichsbilanz nicht aufgenommen bzw. angerechnet worden. Hier sind entsprechend auch keine Pflanzmaßnahmen oder andere Maßnahmen vorgesehen worden. (Hinweis: Für Flurstück 27 im Norden wird vom Vorhabenträger ein Wegerecht vom Bahnweg über das Vorhabengrundstück eingeräumt, so dass die Eigentümerin dieses Flurstück erreichen kann.)

Gemäß Umweltprüfung muss und kann das angesichts der umfangreichen Eingriffe in den Naturraum im Plangebiet verbleibende naturschutzfachliche Defizit durch ein entsprechend umfassendes Ausgleichsmaßnahmenkonzept im Raum Löhne insgesamt angemessen ausgeglichen werden. Diese Flächen und Maßnahmen (siehe Umweltbericht und Regelungen im Durchführungsvertrag) sind insgesamt entsprechend rechtlich durch die Stadt Löhne und durch den Vorhabenträger gesichert worden.

Hinzu kommen auch die „vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen“ für den Artenschutz (sog. CEF-Maßnahmen), da rechtzeitig Ersatzlebensräume für die im Plangebiet verdrängten Arten wie die Feldlerche angeboten werden müssen. Für diese Tierarten ist ein entsprechendes Konzept erarbeitet worden. Zum Schutz der Feldlerche wird ein Maßnahmenbündel mit Lerchenfenstern und Blühstreifen/Feldrainen vorgesehen. Hierzu sind entsprechende vertragliche Vereinbarungen mit der Stiftung Westfälische Kulturlandschaft getroffen worden, die das Konzept fachkundig umsetzen wird.

Der unstrittig umfassende Eingriff in den betroffenen Raum kann so nach den gesetzlichen Anforderungen aus naturschutzfachlicher und landschaftspflegerischer Sicht angemessen gemindert und sachgerecht im Raum Löhne ausgeglichen werden. Nicht zu vermeiden sind natürlich die o.g. Auswirkungen auf die direkt betroffenen Flächen und damit auch die Nachteile durch das Bauvorhaben und durch den Freiraumverlust für die im Umfeld lebende Wohnbevölkerung. Das Vorhaben ist insoweit aber fachlich und planungsrechtlich vertretbar. Auf den Umweltbericht mit umfassender Darlegung der Grundlagen und der Betroffenheit der Schutzgüter sowie mit Beschreibung den CEF- und Ausgleichsmaßnahmen wird ausdrücklich Bezug genommen. Ebenso wird auf die Stellungnahmen der Fachbehörden hierzu und auf die intensive Abstimmung mit diesen verwiesen.

Die im Plangebiet festgesetzten Maßnahmen leisten einen Beitrag zum Ausgleich. Aufgrund der Größe des Vorhabens verbleibt aber noch ein erhebliches Defizit, das außerhalb des Plangebiets zu decken ist. Das ausgewählte Maßnahmenpaket wird im Umweltbericht erläutert. Aufgrund der Größe des Vorhabens und des daher sehr umfangreichen Eingriffs durch Versiegelung etc. erfolgt ein vollständiger Ausgleich des bilanzierten Defizits durch die zusätzlichen externen Maßnahmen (100 %-Ausgleich). Ein planerisch ggf. durchgreifender Grund für einen teilweisen Verzicht auf externe Maßnahmen wird nicht gesehen.

## 6.5 Klimaschutz und Klimaanpassung, Luftschadstoffe

Der Bereich zwischen den Wohngebieten im Westen und dem Gewerbegebiet Hellweg/Scheidkamp im Osten übernimmt als Gliederung zwischen den Siedlungsgebieten und als Nord-Süd-Verbindung **Klimafunktionen**. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen haben in der leichten, nach Norden geneigten Hanglage Bedeutung als Kaltluftentstehungsfläche und als Abflussfläche Richtung Norden in den Siedlungsbereich (Durch-

lüftung - siehe Umweltbericht). Aus diesem Grund ist eine städtebauliche Zielsetzung der Stadt Löhne im Rahmen des Flächennutzungsplans (FNP), einen Korridor zwischen diesen Bauflächen freizuhalten.

Im Zuge der (zwischenzeitlich) geplanten großflächigen Erweiterung der Wohnbauflächen im Bereich Am Mühlenbach/Leinkamp nach Osten wurden zuvor geplante Gewerbeflächen als Erweiterung des Gewerbegebiets Scheidkamp zurückgenommen, damit dieser Korridor nicht geschlossen bzw. zu sehr eingeengt wird. Die danach im FNP aufgenommene Wohnbaufläche im Bereich Leinkamp reicht fast bis zu dem zentral gelegenen, bereits oben mehrfach genannten Wäldchen. Auf das damalige FNP-Änderungsverfahren und auf die zu Grunde liegenden Prüfungs- und Beratungsergebnisse der Stadt Löhne wird verwiesen. Diese Entscheidung wird nunmehr angesichts der geänderten Rahmenbedingungen und der Bedarfslage zurückgenommen, die Erweiterung des Gewerbegebiets Scheidkamp wird wieder aufgegriffen.

Auch vor diesem Hintergrund hat daher die Rücknahme der bisher im Westen vorgesehenen Wohnbauflächen im Zuge der im Parallelverfahren erfolgenden 5. FNP-Änderung und durch Aufhebung des nicht rechtskräftig gewordenen Bebauungsplans Nr. 175/A Bedeutung als teilweise Kompensation für die gewerbliche Neuplanung. Diese Rücknahme und Sicherung des Korridors ist auch Gegenstand der Diskussionen im Rahmen des regionalplanerischen Änderungsverfahrens gewesen. Durch die zum Planentwurf überarbeitete Projektplanung mit einer leichten Drehung des Baukörpers nach Nordosten kann dieser Korridor zudem noch etwas erweitert werden.

Das Vorhaben im Anschluss an den Bereich Scheidkamp und an die Bahntrasse führt somit zu einem teilweisen Verlust von Kaltluftentstehungsflächen, ein noch wirksamer Korridor zwischen den Bauflächen kann aber durch die Aufhebung der bisher im Westen geplanten Wohnbaufläche erhalten werden. Zudem ist gemäß Umweltprüfung zu berücksichtigen, dass der derzeit bestehende Luftabfluss aufgrund des Geländereiefs schwerpunktmäßig entlang des im Raum bestehenden Fließgewässers liegt. Filterwirkungen übernimmt hingegen das im Raum gelegene Wäldchen. Die kleinklimatisch hervorzuhebenden Strukturen Gewässerlauf und Wäldchen werden erhalten. Im Zuge der Projektplanung wird zudem eine ökologische Aufwertung des kleinen Wasserlaufs vorgesehen, die neben einem neuen Verlauf auch die Schaffung zusätzlicher Gehölze bzw. eine Stärkung der „klimatischen Verbindungsachse“ umfasst.

Im Zuge der Entwurfsoffenlage gemäß § 3(2) BauGB sind die o.g. Schlussfolgerungen von einer Reihe von Bürgerinnen und Bürgern bezweifelt bzw. kritisiert worden. Da diese Fragestellung eine besondere Bedeutung für die grundsätzliche Standortwahl und Vertretbarkeit des Vorhabens besitzt, hat die Stadt Löhne in Abstimmung mit dem Vorhabenträger den damaligen Gutachter gebeten, die Projektplanung zu überprüfen. Das Gutachten „Auswirkungen der Planungen im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ auf das Schutzgut Klima“ (Spacetec Umweltuntersuchungen, Freiburg, 31.10.2103) wurde im Oktober 2013 vorgelegt und wird den Planunterlagen beigelegt.

Im Gutachten sind die Auswirkungen der Planung auf die lokalklimatischen Verhältnisse mit Hilfe von Modellrechnungen untersucht worden. Im Vordergrund der Untersuchung stehen aus klimatischer Sicht Auswirkungen auf die Durchlüftung, auf die

thermischen und bioklimatischen Verhältnisse sowie auf die Kaltluftabflusssituation. Gemäß Zusammenfassung in Kapitel 9 sind folgende Aussagen von Bedeutung:

- **Thermische Effekte:** Baukörper und versiegelte Flächen heizen sich an Strahlungstagen stark auf. Diese Erwärmung ist im Winter und in den Übergangsjahreszeiten unproblematisch, kann aber während Hitzeperioden die Belastungssituation erhöhen. Bei der Hauptwindrichtung Südsüdwest ergeben sich im nördlich und östlich angrenzenden Industrie-/ Gewerbegebiet leichte Zunahmen der thermischen Belastung. Bei nordöstlichen Winden liegen die Gebäude der Wohnbebauung in Richtung Schierholzstraße und Am Mühlenbach im Zustrom der über die Plangebäude geführten Luft. Aufgrund des Abstandes sind jedoch keine spürbaren Effekte zu erwarten.
- **Durchlüftung:** Die Auswirkungen der Planung wurden für die beiden Hauptwindrichtungen Nordnordost und Südsüdwest sowie für das Jahresmittel untersucht. Aufgrund der Abmessungen der geplanten Gebäude ergeben sich im Nahbereich der Planung (d.h. in einem Abstand von maximal 100 m) deutliche Geschwindigkeitsreduktionen. Im Jahresmittel gibt es am Rand der Gewerbegebiete im Norden und Osten Windgeschwindigkeitsreduktionen in der Größenordnung von 10 %. Bei einzelnen Windrichtungen sind die Effekte größer als im Jahresmittel. Am Ostrand von Löhne (Wohnbebauung in Richtung Schierholzstraße und Am Mühlenbach) ergeben sich im Jahresmittel keine signifikanten Beeinträchtigungen. Bei Nordostwind sind lokal Auswirkungen an den Gebäuden der Schierholzstraße mit Reduktionen bis ca. 10% zu erwarten.  
Eine schlechtere Durchlüftung bewirkt einen schlechteren Abtransport von lufthygienischen und thermischen Belastungen. Das westlich angrenzende Wohngebiet ist nur gering belastet (stark durchgrünt, offene Bauweise, nur geringe Emissionen), so dass hier geringe Reduktionen der Durchlüftung akzeptabel sind.  
Die Gewerbegebiete im Norden und Osten des Plangebiets sind thermisch und lufthygienisch stärker belastet. Da keine Hauptverkehrsstraßen betroffen sind, ist nicht davon auszugehen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV erreicht oder gar überschritten werden. Hinsichtlich thermischer Belastung sind Gewerbegebiete weniger empfindlich als reine Wohngebiete.
- **Kaltluftabfluss:** Bei Strahlungswetterlagen mit geringem übergeordnetem Wind sind lokale Kaltluftabflüsse für die Belüftung maßgebend. Im Planfall wird durch die Gebäude ein Teil der von Süden ankommenden Kaltluft umgelenkt, ein Teil durch die hindernisbedingten Turbulenzen und Wärmeströme aufgegeben. Die größten Reduktionen stellen sich am Südrand des nördlich gelegenen Gewerbegebiets ein. Am Ortsrand der Wohnbebauung in Richtung Schierholzstraße und Am Mühlenbach sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Zusammenfassend hat der Gutachter die Planung aus klimatischer Sicht als unbedenklich eingestuft und damit die Aussagen im Umweltbericht bestätigt. In Kapitel 2 des Gutachtens wird zudem erläutert, warum die Ergebnisse für den Untersuchungsbereich auf Basis der heute möglichen detaillierten und projektbezogenen Methoden sehr viel genauer und unkritischer als die 1994 getroffenen pauschalen Aussagen ausfallen.

Als Planungsempfehlungen werden in Kapitel 8 einige Hinweise für mögliche Minderungsmaßnahmen gegeben. Zur Reduktion thermischer Effekte wird eine Beschichtung des Dachs mit Material, das eine hohe Rückstreuung im kurzwelligen Bereich aufweist, empfohlen, muss aber nicht zwingend vorgegeben werden. Im Umschlagbereich sind Beton und heller Asphalt (hoher Splittanteil) oder Betonpflaster einer dunklen Asphaltfläche vorzuziehen. Dachbegrünungen sind ebenfalls denkbar, stellen ebenso wie andere Maßnahmen angesichts der relativ geringen thermischen Wirkungen des Vorhabens und der begrenzten Auswirkungen auf den Kaltluftabfluss aber keine erforderlichen Minderungsmaßnahmen dar. Im Ergebnis müssen daher im vB-Plan Nr. 210 auch keine weiteren Regelungen bzw. Vorgaben zu diesen Fragen aufgenommen werden. Das Gutachten wurde dem Vorhabenträger zur Verfügung gestellt, die vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen werden im Zuge der Ausbauplanung geprüft.

Bauleitpläne sollen den Klimaschutz und die Klimaanpassung (Anpassung an Folgen des Klimawandels) fördern. Seit der sog. **Klimaschutznovelle** des BauGB aus 2011 wird dieser Belang besonders betont. Mit der o.g. Änderung ist nunmehr klargestellt, dass hierzu auch der **globale Klimaschutz** durch Energieeinsparung, Nutzung regenerativer Energien, vermindertes Verkehrsaufkommen u.v.m. gehört und dass diesbezügliche Maßnahmen zulässig sein können, auch wenn ggf. nicht der unmittelbare städtebauliche (Boden-)Bezug im Plangebiet gegeben ist. Darüber hinaus sind die sich ändernden klimatischen Rahmenbedingungen zu bedenken, ggf. können frühzeitige **Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel** sinnvoll sein oder erforderlich werden. Eine höhere Gewichtung in der Gesamtabwägung der einzelnen öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander geht damit jedoch nicht einher.

Unter den Aspekten **globaler Klimaschutz und Energienutzung** und **Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel** sind nach heutigem Stand insbesondere folgende Maßnahmen in der vorliegenden Planung von Bedeutung:

- Neuordnung und Bündelung der Hermes-Einzelstandorte in Löhne auch unter dem Aspekt der Verkehrsvermeidung und der verbesserten Effizienz.
- Sinnvolle Lage des Plangebiets mit möglichem Anschluss auch an den Verkehrsträger Schiene sowie gute Erreichbarkeit aus der Ortslage auch für Radfahrer/ÖPNV.
- Errichtung der neuen Gebäude nach den heutigem technischen Standards und nach den hohen Maßstäben und Qualitätsansprüchen der Hermes-Gruppe und der ECE Projektmanagement G.m.b.H.
- Derzeit Prüfung der Nutzung regenerativer Energien.
- Beachtung ökologischer Aspekte wie Rückhaltung/teilweise Versickerung unbelasteten Regenwassers, möglichst Verwendung versickerungsfähiger Materialien auf weniger belasteten Flächen, hochwertige Anlage von Freiflächen etc.
- Regenwasserrückhaltekonzept nach den wasserwirtschaftlichen Maßgaben.

Die immissionsschutzfachlich zu prüfenden Auswirkungen sind bereits in Kapitel 5.5 bezüglich der Wirkungen auf das Schutzgut Mensch umfassend behandelt worden (siehe dort). Dort sind in Kapitel 5.5.2 unter d) auch die Ergebnisse der Untersuchung zu Luftschadstoffen aufgenommen worden, hierauf wird verwiesen.

## 7. Bodenordnung

Maßnahmen der **Bodenordnung** werden im Rahmen des Vorhaben- und Erschließungsplans nicht erforderlich.

Die ergänzend in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogene Bahnfläche im Norden und Nordosten außerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplans wird gesichert, um ggf. konkurrierende Nutzungen hier langfristig zu vermeiden. Hier wird auch das bis auf Weiteres nicht verfügbare Flurstück 27 (mit den kleinflächigen Randstreifen Flurstücke 25 und 28) überplant. Es wird ausdrücklich betont, dass hierbei nicht nur die Standortentwicklung der Hermes Fulfilment berücksichtigt wird, sondern dass dieser Bahnanschluss seit langem als ergänzende Erschließung des Gewerbegebiets Scheidkamp geplant ist (siehe auch Kapitel 4.2 und 5.4).

Als Sonderfall kann Flurstück 20 im Westen aufgrund eines noch nicht abgeschlossenen Flurbereinigungsverfahrens vorerst noch nicht formalrechtlich abschließend an den Vorhabenträger übertragen werden. Gleichwohl verfügt der Eigentümer über das Nutzungsrecht, so dass die Pflanzmaßnahmen auf diesem Flurstück im Westen vertraglich gesichert sind und ebenfalls kurzfristig umgesetzt werden können (siehe auch Kapitel 4.2).

## 8. Flächenbilanz

<b>Vorhaben- und Erschließungsplan - VEP</b> (ohne in vB-Plan Nr. 210 einbezogene Flächen gemäß § 12(4) BauGB = ohne Bahnweg, Bahnfläche im Norden und ohne Flurstücke 20 und 27/25/28)	<b>23,3 ha</b>
<b>Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 210 - vB-Plan</b> (= VEP zzgl. einbezogene Flächen gemäß § 12(4) BauGB)	<b>26,8 ha</b>
<b>Teilfläche/Nutzung</b>	Teilfläche in ha*
Überbaubare Flächen (Fläche innerhalb der Baugrenzen)	11,6
Stellplatzsammelanlagen (einschl. Randbereichen)	3,0
- <i>Lkw-Vorstau</i>	1,3
- <i>Wechselaufbauten/WAB</i>	1,5
- <i>Zufahrt Parkpalette, Besucher-ST, Fahrradanlage, Pforte</i>	0,2
Festgesetzte Grün-/Pflanzflächen a-d gemäß § 9(1)25 BauGB	2,0
Festgesetzte Grün-/Pflanzfläche e gemäß § 9(1)25 BauGB	1,0
Flächen gemäß § 9(1)20 BauGB	0,7
Regenrückhaltefläche	0,6
Sonstige Flächen (Fahrgassen, Rangierflächen, Böschungen etc.)	6,0
Bahnanlage	1,5
Bahnweg (Wirtschaftsweg)	0,4
<b>Summe = Gesamtfläche vB-Plan Nr. 210</b>	<b>26,8 ha</b>

\* Ermittlung auf Basis der Plankarten 1:1.000, Werte gerundet!

## 9. Verfahrensablauf und Planentscheidung

### a) Verfahrensablauf und Hinweise

Der Rat der Stadt Löhne hat sich in seiner Sitzung am 14.03.2012 für die Einleitung des Planverfahrens für den Bebauungsplan Nr. 210 und für die 5. FNP-Änderung im Parallelverfahren gemäß § 8(3) BauGB ausgesprochen. Ein Planungserfordernis im Sinne des § 1(3) BauGB ist gegeben, um die planerischen Voraussetzungen zum Bau eines Warenverteilzentrums der Hermes Fulfilment GmbH im Stadtteil Löhne-Gohfeld zu schaffen und um die Fläche gemäß den Zielvorstellungen zu entwickeln. In seiner Sitzung am 28.11.2012 hat der Rat zudem beschlossen, den Geltungsbereich der 5. FNP-Änderung über den Planbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 210 hinaus im Zuge des Flächenausgleichs in Richtung Westen zu erweitern.

Die **frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3(1) BauGB** wurde auf Grundlage des Vorentwurfs zunächst in Form einer Bürgerversammlung am 05.12.2012 eingeleitet. Zudem bestand vom 12.12.2012 bis zum 18.01.2013 (ohne die Weihnachtszeit vom 24. - 28.12.2012) im Rathaus der Stadt Löhne die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen und der Abgabe einer Stellungnahme. Die **frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4(1) BauGB** wurde parallel durchgeführt.

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsschritts gemäß § 3(1) BauGB für die 5. FNP-Änderung und für den vB-Plan Nr. 210 im Parallelverfahren sind rund 100 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingegangen - vornehmlich zum vB-Plan Nr. 210. Die Kritik betrifft allerdings auch die Grundsatzentscheidung über das Planvorhaben bzw. über den Standort und damit auch die FNP-Ebene. Von Behörden etc. sind rund 20 Stellungnahmen gemäß §§ 2(2), 4(1) BauGB abgegeben worden.

In den Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger sind - neben jeweils auf den Einzelfall bezogenen Anregungen und Sorgen - immer wieder bestimmte grundsätzliche Kritikpunkte oder allgemeine Fragen sowohl zur 5. FNP-Änderung als auch zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan (vB-Plan) Nr. 210 angesprochen worden. Diese betreffen insbesondere folgende Punkte:

- A. Grundlegende Planungsziele, Standortentscheidung und Regionalplan-Änderung.
- B. Projektplanung und Größe des Vorhabens.
- C. Überplanung des Freiraums und Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie Landschaftsbild und Artenschutz.
- D. Bodenschutz und Flächenverlust für die Landwirtschaft.
- E. Immissionsschutzbelange - Bauphase, Anlagenbetrieb und Verkehrsaufkommen (Lärm und Luftverschmutzung, allgemeine Gesundheitsgefahren).
- F. Verkehr/Kfz-Erschließung, Leistungsfähigkeit der Erschließungsstraßen und Anschluss an die B 61 sowie zeitliche Abfolge.
- G. Bahnanschluss und mögliche Auswirkungen auf das Wohnumfeld.
- H. Wasserwirtschaftliche Fragestellungen und Auswirkungen auf das Grundwasser.
- I. Lokalklimatische Situation.

- J. Wohnqualität, Naherholung, allgemeine Beeinträchtigungen des Wohnumfelds.
- K. Wertminderung von Immobilien, fehlende Rechtskraft des Bebauungsplans Nr. 175/A.
- L. Bergung der Bombenblindgänger im Bereich der Bahntrasse.

Der Rat der Stadt Löhne und der Planungs- und Umweltausschuss haben sich mit Anregungen und Kritik sowie mit den planerischen Fragestellungen sehr intensiv in den Sitzungen am 17.04.2013 und am 15.05.2013 (Rat) bzw. jeweils vorbereitend am 10.04.2013 und am 02.05.2013 (Planungs- und Umweltausschuss) auseinandergesetzt. Verwiesen wird hierzu auf die sehr umfangreichen öffentlichen Beratungsvorlagen sowie auf die jeweiligen Sitzungsprotokolle. Im Ergebnis hat der Rat in seiner Sitzung am 15.05.2013 mit Mehrheit beschlossen, die Bauleitplanverfahren mit der Entwurfsoffenlage gemäß § 3(2) BauGB fortzusetzen.

Die **Entwurfsoffenlage gemäß § 3(2) BauGB** erfolgte vom 03.06.2013 bis zum 04.07.2013 einschließlich. In diesem Verfahrensschritt sind über 140 Stellungnahmen mit Kritik, Anregungen und Hinweisen aus der Öffentlichkeit eingegangen. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange etc. wurden entsprechend gemäß § 4(2) BauGB beteiligt. Von diesen sind 11 Stellungnahmen mit Anregungen und Hinweisen abgegeben worden.

#### **b) Nachtrag: Planentscheidung des Rates der Stadt Löhne**

Über die eingegangenen Anregungen und über das Planverfahren insgesamt hat der Rat der Stadt Löhne in seiner Sitzung am 26.02.2014 nach Vorberatung im Planungs- und Umweltausschuss am 20.02.2014 abschließend beraten. Nach der Beschlussfassung über die 5. Flächennutzungsplan-Änderung wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 210 „Logistikzentrum Gohfeld“ als Satzung beschlossen. Die dem Aufstellungsbeschluss zu Grunde liegenden Planungsziele zur Standortsicherung der Hermes-Gruppe in Löhne können im Ergebnis auf Grundlage der Bauleitplanverfahren umgesetzt werden.

Zur Abwägung wird auf die umfassenden Beratungsvorlagen und auf die Erörterungen verwiesen (siehe Vorlage Nr. 10/2014 und Sitzungsprotokolle). In dieser Begründung und in Teil I der Beratungsvorlage Nr. 10/2014 werden die zentralen Planungsziele sowie die Aussagen und Arbeitsgrundlagen zu den wichtigen, immer wieder genannten Kritikpunkten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen gemäß § 3 BauGB und zu den weiter zu beachtenden Planungsaspekten dargelegt. Ergänzend erfolgen Hinweise auf die Umweltprüfung und auf die begleitenden Fachgutachten zum vB-Plan Nr. 210.

Unstrittig verursacht das Vorhaben im Planbereich und im näheren Umfeld erhebliche Eingriffe und Auswirkungen. In der Projektplanung sind aber grundsätzlich alle relevanten fachgesetzlichen Standards einzuhalten. Die Anforderungen wurden im Planverfahren intensiv mit den Fachbehörden erörtert. Zu nennen sind z.B. die Schutzansprüche der Wohnbebauung gegenüber Immissionen (Lärmbelastung und Belastung hin bis zu den Grenzwerten für Wohngebiete oder im Außenbereich analog zu Mischgebieten) oder vielfältige naturschutzfachliche und wasserwirtschaftliche Vorgaben

(Artenschutz, Eingriffsregelung, Umgang mit Regenwasser und mit ggf. verschmutztem Wasser u.v.m.).

Die negativen Auswirkungen werden im vB-Plan Nr. 210 z.B. durch das Schallschutzkonzept begrenzt bzw. gemindert, die Eingriffe in Natur, Landschaft, Boden etc. durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen in der Summe insgesamt nach Berechnung gemäß dem in NRW eingeführten Ermittlungsverfahren kompensiert. Nicht auszugleichen ist aber insofern der Flächenverlust als Zielkonflikt mit dem Schutz der ertragreichen Böden und der Landwirtschaft, in Löhne stehen alternativ keine entsprechend zu entsiegelnden Standorte bzw. Flächen zur Verfügung. In der Summe wird aber nach umfassender Erörterung und Abwägung der berührten privaten und öffentlichen Belange der Standortsicherung der Hermes-Gruppe in Löhne hier der Vorrang eingeräumt (siehe Vorlage Nr. 10/2014 und Sitzungsprotokolle). Auch die Einschränkungen der Erholungsfunktion dieses siedlungsnahen Raums sind im Einwirkungsbereich des Vorhabens insbesondere durch Eingrünungen nur zu mindern, v.a. aber im Bereich Bahnweg nicht auszugleichen, diese werden jedoch auch mit Blick auf die Vorbelastung durch Bahn und Gewerbe und angesichts der großräumigen Ackernutzungen für vertretbar gehalten.

Die spätere Überwachung der durch den vB-Plan Nr. 210 vorbereiteten Umweltauswirkungen (Monitoring) erfolgt durch die Stadt Löhne und durch den Kreis Herford. Die Prüfung der Funktion der Artenschutzmaßnahmen wird in das künftige Monitoring einbezogen. Insbesondere auch die immissionsschutzfachlichen Maßnahmen werden im Zuge der Baugenehmigungsverfahren betriebsbezogen geprüft und im späteren Betrieb kontrolliert. Für die betroffenen Wohnhäuser v.a. im Bereich des Gewerbegebiets Scheidkamp sind aktive und passive Schutzmaßnahmen vorgesehen bzw. angeboten worden. Die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger ist ergänzend im Durchführungsvertrag zum vB-Plan Nr. 210 vertraglich gesichert worden.

Die Stadt Löhne strebt die Standortsicherung der Hermes Gruppe in Löhne an und hat nach Vorabstimmung mit der Bezirksregierung Detmold die entsprechenden planerischen Schritte eingeleitet. Auf Grundlage einer Variantendiskussion mit ggf. in Frage kommenden Alternativen im Stadtgebiet oder in der weiteren Region wurde im Ergebnis gemeinsam der Standort Gohfeld in Löhne ausgewählt (siehe auch Regionalplan-Änderungsverfahren). Zur Umsetzung des Vorhabens ist eine Fläche von ca. 27 ha erforderlich, die im Bereich Löhne nur an diesem Standort möglich ist und geeignet zur Verfügung steht.

Gemessen an einem Verzicht auf das Vorhaben (= Null-Variante mit erheblichem Arbeitsplatzverlust am Standort) und an den erörterten Standortalternativen im Raum Löhne hat die vorbereitende regionalplanerische Prüfung gezeigt, dass die Planung an diesem Standort vergleichsweise am sinnvollsten ist. Die Maßnahmen sind zur Betriebssicherung und -entwicklung der Hermes Fulfilment GmbH zwingend erforderlich. Durch die Standortbündelung werden erhebliche Synergieeffekte, Energieeinsparungen, Reduzierungen von Verkehrsbewegungen, Umladungen etc. sowie gewisse Kapazitätserweiterungen erwartet. Die Stadt Löhne unterstützt das Vorhaben zwecks Bündelung der Standorte im Bereich Löhne insbesondere aus Gründen der Standort- und Arbeitsplatzsicherung und im Sinne der Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Löhne. Ein weiterer wichtiger Grund liegt in der Belastung des Stadtgebiets Löhne heute durch die Vielzahl der Standorte und durch resultierende unnötige Binnenverkehre und Belastungen von Siedlungsbereichen.

Viele Sorgen und allgemeine Kritikpunkte der Einwender sind verständlich, werden aber in der vorgetragenen Form und in dem befürchteten Umfang der Auswirkungen im Ergebnis nicht geteilt. Den Kritikpunkten wird durch die o.g. Anforderungen nach den strengen fachgesetzlichen Maßstäben i.Ü. zu einem erheblichen Teil wirksam entsprochen. Zudem sind die Planungen für den Anschluss der Straße Großer Kamp an die B 61 zwischenzeitlich weit fortgeschritten, so dass die kritisierte Erschließung des Standorts über die Straßen Großer Kamp, Alter Postweg und Weihestraße durch die Ortslage Gohfeld nur noch in einem deutlich begrenzten Zeitraum erfolgen wird.

Unter diesen Voraussetzungen wird das Vorhaben im Ergebnis aus fachlicher Sicht als grundsätzlich möglich eingestuft und gegenüber den Bewohnern im Umfeld des Projekts trotz der Größenordnung und der entsprechenden Auswirkungen in der Abwägung der berührten öffentlichen und privaten Belange miteinander und untereinander insgesamt als vertretbar bewertet.

Dem Wunsch der meisten Anlieger auf Verzicht auf das Vorhaben und Erhalt des Freiraums soll somit angesichts der Planungsziele und der gesamtstädtischen Bedeutung der Standortsicherung der Fa. Hermes nicht nachgekommen werden. Die betroffenen Bewohner erfahren eine deutliche Veränderung in ihrem heute landschaftlich geprägten Umfeld. Ein Anspruch auf Erhalt der Siedlungsrandlage und der Aussicht in den Freiraum besteht aber nicht. Diese Veränderungen im Lebensumfeld können unter Einhaltung der o.g. fachlichen Anforderungen legitimes Ergebnis von öffentlich-rechtlichen Planverfahren sein, die gemäß Planfeststellungsrecht und Baugesetzbuch möglich sind und in denen die kommunalen und gesamtgesellschaftlichen Interessen und Belange mit den betroffenen privaten Belangen abzuwägen sind.

Zur Beschlussfassung wird abschließend nochmals auf die umfassende Beratungsvorlage Nr. 10/2014 und auf die Sitzungsprotokolle insgesamt verwiesen.

Löhne, im Februar 2014