



Gemeinde Ahrensfelde

4. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Ahrensfelde für den Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

„Logistikzentrum Ahrensfelde“, OT Lindenberg

Begründung

Stand: Entwurf 22.07.2024
Frühe Beteiligung

Ausgearbeitet im Auftrag der Lidl Immobilien GmbH & Co. KG durch

SPITZNER

Spitzner Projekt GmbH & Co. KG

Frankenstraße 7
93059 Regensburg
Tel. 0941/50 27 96 – 20
www.spitzner-team.com



Planungs- und
Genehmigungsmanagement

GPG Gesellschaft für Planungs-
und Genehmigungsmanagement
mbH

Lindenstraße 20
36037 Fulda
Tel. 0661/97 77 04-00
www.gpg-projekt.de



0 Inhaltsverzeichnis (2 Seiten)

0	Inhaltsverzeichnis (2 Seiten)	0-1
1	Planungsgegenstand (25 Seiten)	1-1
1.1	Anlass und Ziel der Planung	1-1
1.2	Räumlicher Geltungsbereich und Bestand	1-2
1.3	Planerische Ausgangssituation	1-4
1.3.1	Raumordnerische Vorgaben	1-4
1.4	Geltende Aussagen des Flächennutzungsplans (FNP)	1-7
1.5	Landschaftsökologische Situation	1-10
1.5.1	Schutzgebiete	1-10
1.5.2	Gesetzlich geschützte Biotope	1-10
1.5.3	Bodendenkmäler	1-11
1.6	Vorhabenplanung	1-11
1.7	Alternativen	1-14
1.8	Verkehrerschließung	1-15
1.8.1.1	Dokumentation des Ist-Zustands	1-16
1.8.1.2	Bewertung der Verkehrsanlagen und Handlungsempfehlungen	1-17
1.8.2	Raumbedeutsame Planung	1-17
1.9	Sonstige Umweltbezogene Untersuchungen	1-18
1.10	Inhalt des geänderten Flächennutzungsplans	1-18
1.11	Festsetzungen geänderten Flächennutzungsplans	1-18
1.11.1	Art der baulichen Nutzung	1-18
1.11.2	Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche	1-19
1.11.3	Erschließung	1-19
1.12	Ver- und Entsorgung	1-20
1.13	Städtebauliche Werte	1-25
2	Umweltbericht	2-1
3	Verfahren	3-1



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auszug Grundkarte (Darstellung ist nicht flurstücksscharf und bezieht sich auf überschlägige Bruttoflächen) (Quelle: © 2023 basemap.de / BKG I Datenquellen: © GeoBasis-DE)	1-3
Abbildung 2: Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg vom 29.04.2019 (LEP HR)	1-5
Abbildung 3: Auszug aus dem Achsenentwicklungskonzept Ahrensfelde-Werneuchen (AEK) 1-6	
Abbildung 4: Auszug aus dem FNP mit Darstellung der Planfläche (Darstellung ist nicht flurstücksscharf und bezieht sich auf überschlägige Bruttoflächen)	1-8
Abbildung 5: Auszug aus der Planung zur 4. Änderung des Flächennutzungsplanes	1-9
Abbildung 6: Projektion Logistikzentrum Ahrensfelde Ansicht Richtung Norden	1-13
Abbildung 7: Projektion Logistikzentrum Ahrensfelde Ansicht Richtung Westen	1-13
Abbildung 8: Übersicht Variante 1 zur Abwasserentsorgung aus der Prüfung des Schmutzwasser- und Trinkwasseranschlusses (vom 22.02.2024)	1-21
Abbildung 9: Übersicht Variante 2 zur Abwasserentsorgung aus der Prüfung des Schmutzwasser- und Trinkwasseranschlusses (vom 22.02.2024)	1-23



1 Planungsgegenstand (25 Seiten)

1.1 Anlass und Ziel der Planung

Der Flächennutzungsplan (FNP), der auch als vorbereitender Bauleitplan bekannt ist, dient der gesamten Gemeinde als wichtiges städtebauliches Instrument zur Steuerung. Er wird für das gesamte Gebiet der Gemeinde erstellt, definiert Planungs- und Entwicklungsziele und spezifiziert die Nutzungsmöglichkeiten.

Der zurzeit gültige Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Ahrensfelde hat am 11.03.2014 Rechtskraft erlangt. Die dritte und bis dato letzte Änderung des FNP ist rechts-wirksam seit dem 11.10.2023.

Die Lidl Immobilien GmbH & Co. KG strebt den Neubau eines Lidl Logistikzentrums in der Gemeinde Ahrensfelde an. Das Plangebiet befindet sich nördlich des Ortsteils Lindenberg. Die Planung begründet sich insbesondere aufgrund des Bedarfs der Vorhabenträgerin nach einem modernen und effizienten Logistikzentrum, um den steigenden Anforderungen des Warenverkehrs im Großraum Berlin auch zukünftig gerecht zu werden. Das geplante Logistikzentrum soll dazu beitragen, eine logistische Infrastruktur in der Region aufzubauen und die wirtschaftliche Entwicklung zu unterstützen. Durch die Realisierung dieses Projektes strebt LIDL eine nachhaltige Verbesserung der Logistikprozesse an, welche die ökonomische Effizienz steigern und gleichzeitig einen positiven Beitrag zum Umweltschutz leisten soll.

Die Entwicklung des „Logistikzentrum Ahrensfelde“ erfordert bei der planungsrechtlichen Vorbereitung insbesondere die Anpassung des rechtswirksamen Flächennutzungsplans der Gemeinde Ahrensfelde. Derzeit ist die für das Vorhaben vorgesehene Fläche im gültigen Flächennutzungsplan zum Teil als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen. Um die Realisierung des Logistikzentrums zu ermöglichen, ist daher eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.

Zu diesem Zweck soll der Flächennutzungsplan zum vierten Mal geändert werden.

Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Ansiedlung des Logistikzentrums in unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn 10 (BAB 10) sowie am Rand des Ortsteils Lindenberg. Insgesamt umfasst der Geltungsbereich der angestrebten Änderung des FNP eine Fläche von ca. 18,39 ha. Die geplante Größe des Vorhabens führt zur Inanspruchnahme derzeit landwirtschaftlich genutzter Flächen. Ein Teilbereich der geplanten Flächen ist im gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Ahrensfelde bereits als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Die mit der Planung einhergehenden



Auswirkungen auf das Plangebiet selbst, sowie auf die schutzwürdige Umgebung, wurden umfassend untersucht.

Die umweltbezogenen Auswirkungen und deren Bewertung auf die Schutzgüter werden zusammenfassend im Umweltbericht dargelegt

Für die vorhabenkonkrete Umsetzung wird der FNP zum 4. Mal geändert.

1.2 Räumlicher Geltungsbereich und Bestand

Kreis	Barnim
Stadt/Gemeinde	Ahrensfelde
Gemarkung	Lindenberg
Flur	2
Flurstücke	14/3 (teilweise), 158, 160, 255, 257, 340, 347, 350
Gebietsgröße	ca. 18,39 ha

Das Plangebiet schließt nördlich an die Bundesstraße B2 sowie an die nordöstliche Grenze des Ortsteils Lindenberg (Gemeinde Ahrensfelde, Landkreis Barnim) an. Die Flurstücke liegen nordöstlich des Gewerbegebietes der Ortslage Lindenberg sowie südlich, zum Teil anschließen an die Bundesautobahn 10 (BAB10) und ca. 1,5 km westlich des Autobahndreiecks Barnim. Direkt angrenzend befindet sich in nordöstlicher Richtung eine Windkraftanlage auf dem Flurstück Nr. 259, westlich des Standorts befindet sich ein Sendemast (Flurstück Nr. 42). Insgesamt umfasst der Geltungsbereich der angestrebten Änderung des FNP eine Fläche von ca. 18,39 ha.

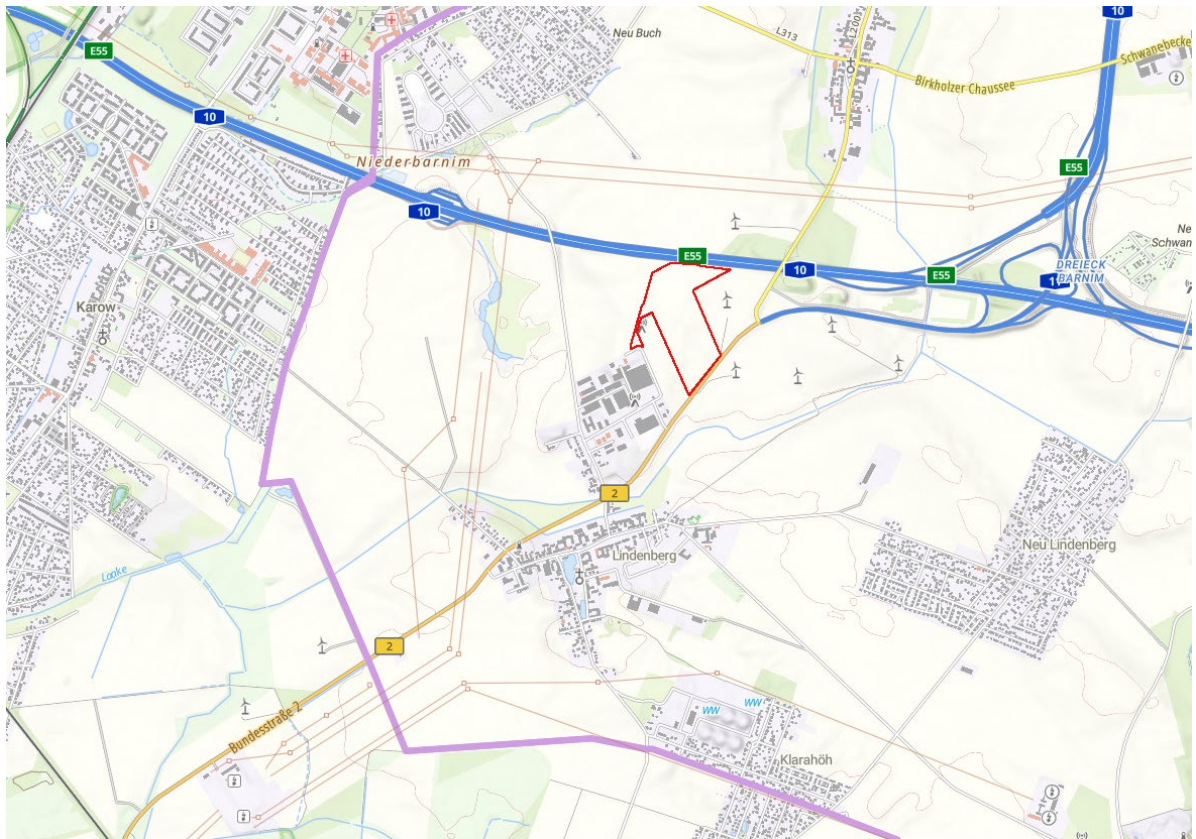


Abbildung 1: Auszug Grundkarte (Darstellung ist nicht flurstücksscharf und bezieht sich auf überschlägige Bruttoflächen) (Quelle: © 2023 basemap.de / BKG | Datenquellen: © GeoBasis-DE)

Das Plangebiet ist derzeit unbebaut und wird für landwirtschaftliche Zwecke genutzt. Die natürliche Topografie ist als eben bis schwach geneigt zu bezeichnen, was die Umsetzung des Logistikzentrums begünstigt. Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich keine geschützten Biotopflächen oder andere schützenswerte natürliche Merkmale, die einer Entwicklung entgegenstehen würden.

Die bestehenden Verkehrswege, insbesondere die Bundesstraße 2 sowie die Bundesautobahn 10, grenzen an das Areal an und bilden die infrastrukturelle Grundlage für die geplante Erschließung des Logistikzentrums.

Das Umfeld des Plangebietes ist durch landwirtschaftliche Nutzungen geprägt. Die Kernbebauung von Lindenberg befindet sich etwa 700 m südlich des Plangebietes, die Entfernung zur Wohnbebauung des Ortsteils Neu Lindenberg beträgt etwa 1,3 km. Die Entfernung zur Wohnbebauung des Ortsteils Neu Buch der Nachbargemeinde Panketal beträgt etwa 1 km.

Die Neugestaltung des Areals beinhaltet neben der Errichtung des Logistikzentrums auch die Schaffung von notwendigen Verkehrsflächen, sowie Parkmöglichkeiten und



Grünanlagen, die das Gesamtkonzept des Industriegebiets abrunden und einen nachhaltigen und umweltfreundlichen Betrieb unterstützen.

1.3 Planerische Ausgangssituation

1.3.1 Raumordnerische Vorgaben

Einbettung in die Landes- und Regionalplanung

Flächennutzungspläne sind gemäß § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung anzupassen. Das Vorhaben fügt sich in den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29. April 2019 ein. Dies ist damit zu begründen, dass die Planung sich östlich an das bereits bestehende und weitgehend ausgeschöpfte Gewerbegebiet „Gewerbestättengebiet“ zwischen dem Bucher Weg und der Bundesstraße 2 anschließt. In dem bestehenden Gewerbegebiet sind bereits Unternehmen der Logistikbranche sowie ein Großhandelsunternehmen ansässig. Die Erweiterung des Standortes nach Osten trägt somit zur weiteren Konsolidierung und Bündelung von Logistikbetrieben bei, wodurch die Vorgaben des LEP HR, insbesondere G 2.4 "Logistikstandorte", aktiv umgesetzt werden.

Ahrensfelde ist als Teil des „Gestaltungsraumes Siedlung (GS)“ gekennzeichnet, was eine bevorzugte Entwicklung für siedlungsbezogene Nutzungen im nordöstlichen Berliner Umland unterstreicht. Der Bereich um Ahrensfelde stellt damit einen Wachstumsschwerpunkt für den künftigen Wohnungsbau dar. Gemäß der Bevölkerungsprognose für Berlin, ist hier weiterhin mit einem hohen Bevölkerungswachstum zu rechnen.

Das Plangebiet befindet sich im Bereich Lindenberg und damit außerhalb des „Gestaltungsraums Siedlung“. Die Planfläche ist in der Regionalplanung bislang als unbeplante Fläche dargestellt. Das bestehende Gewerbegebiet wird im LEP HR als „Siedlungs- und Verkehrsfläche“ dargestellt.

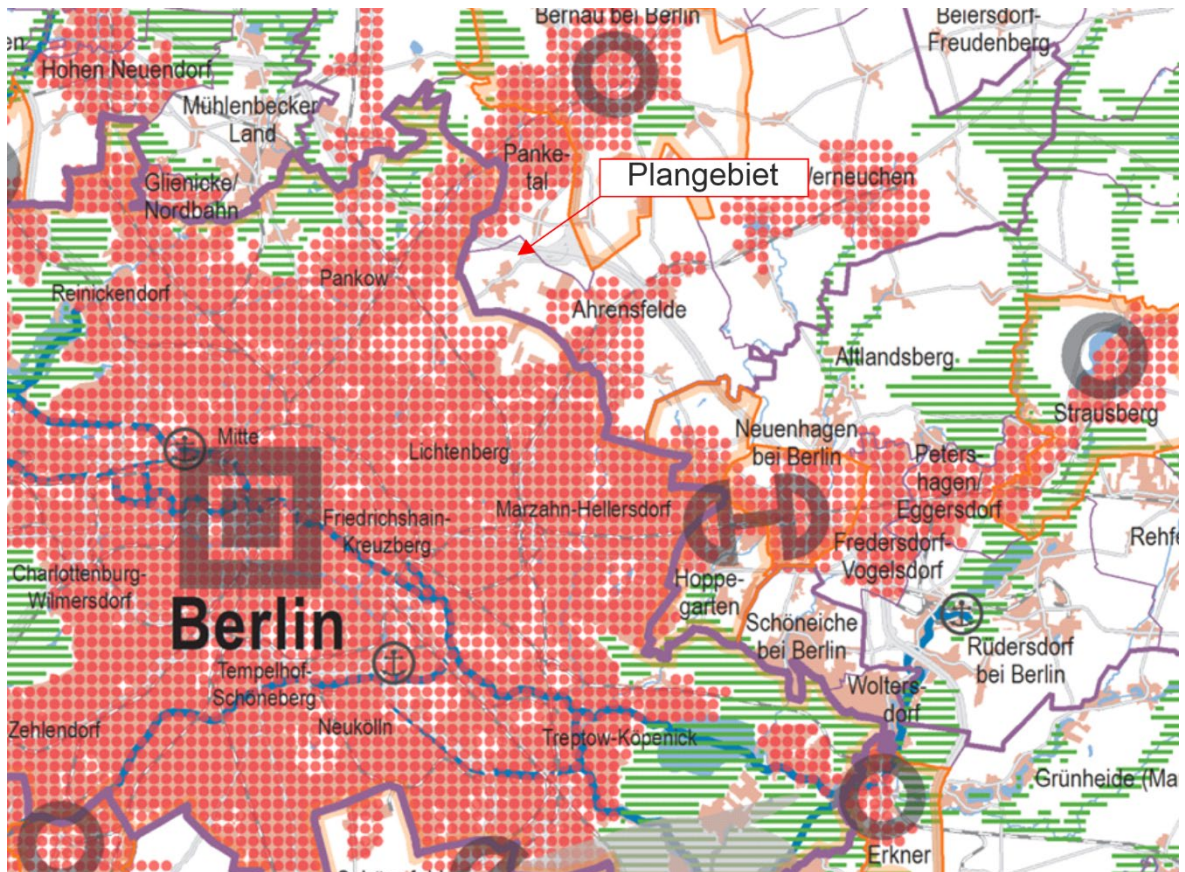


Abbildung 2: Auszug aus dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg vom 29.04.2019 (LEP HR)

Die unmittelbare Nähe des Standortes zum Autobahndreieck Barnim bietet eine logistisch günstige Lage, die den Standort für die Versorgung der Bevölkerung in der Hauptstadtregion Berlin sowie im angrenzenden Berliner Umland strategisch begünstigt, indem er eine effiziente Abwicklung logistischer Prozesse ermöglicht und sowohl die regionale als auch überregionale Vernetzung fördert.

Die Planung und Entwicklung des „Logistikzentrums Ahrensfelde“ durch die Lidl Immobilien GmbH & Co. KG orientiert sich damit an den übergeordneten Zielen und Vorgaben des Landesentwicklungsplans der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) sowie den spezifischen Anforderungen und Priorisierungen, die im Rahmen regionaler und kommunaler Planungsdokumente für die Gemeinde Ahrensfelde festgelegt wurden.

Räumliche und funktionale Priorisierung

Das Achsenentwicklungskonzept Ahrensfelde-Werneuchen betont die Bedeutung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen Ahrensfelde und Werneuchen und legt strategische Entwicklungsziele für die Region fest. Die Fläche für das geplante Logistikzentrum ist im Räumlichen Entwicklungskonzept, das einen Bestandteil des Achsenentwicklungskonzeptes darstellt, als G1a gekennzeichnet. Für die Fläche wird damit eine kurzfristige

Entwicklungspriorität zugeordnet. Die Einstufung bekräftigt das Ziel, den Standort schnellstmöglich für die gewerbliche Nutzung zu entwickeln.

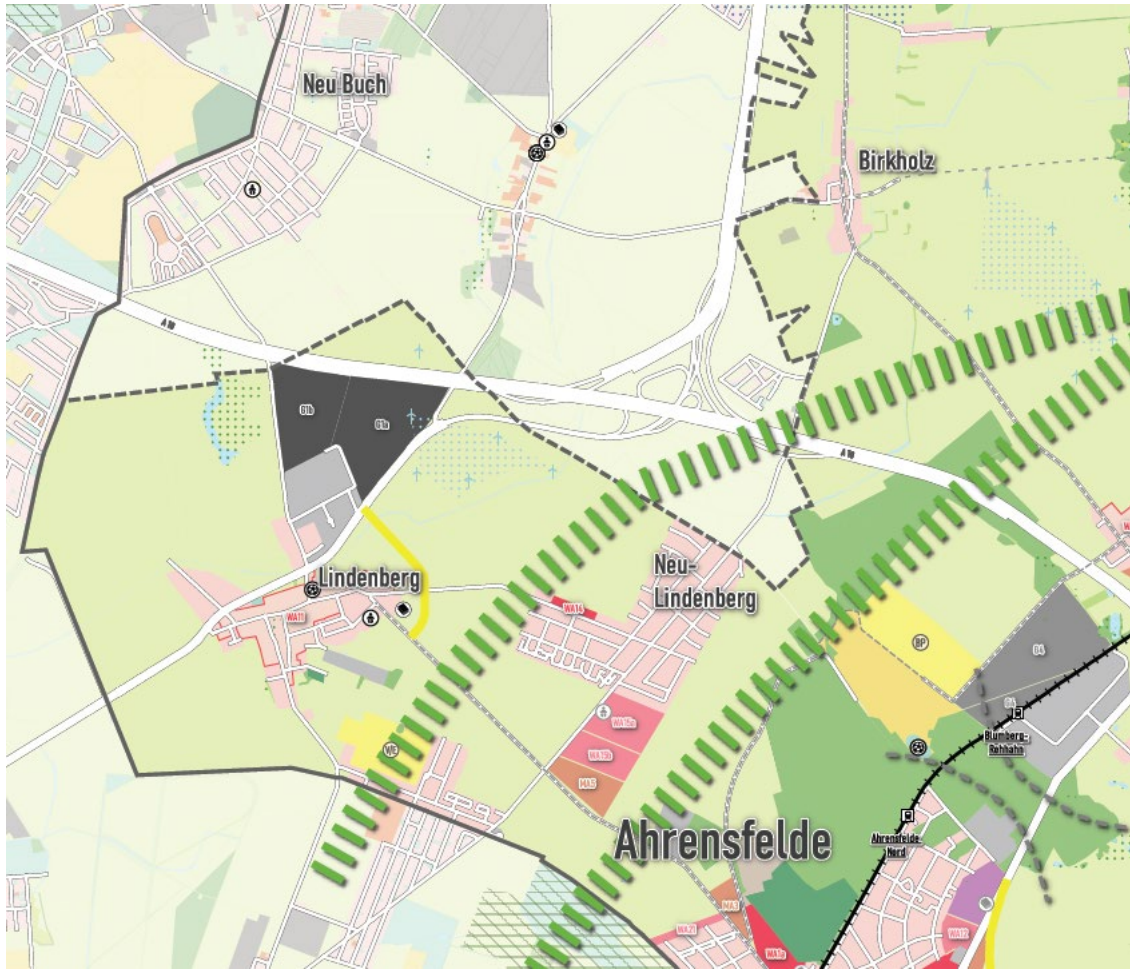


Abbildung 3: Auszug aus dem Achsenentwicklungskonzept Ahrensfelde-Werneuchen (AEK)

Berücksichtigung von Umwelt- und Nachhaltigkeitszielen

Die Planung des Logistikzentrums integriert die im Rahmen der SUP und der Öffentlichkeitsbeteiligung identifizierten Umwelt- und Nachhaltigkeitsziele. Besondere Beachtung finden dabei die Schonung von Ressourcen, die Minimierung von Umweltauswirkungen und die Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Das Vorhaben trägt somit zu einer nachhaltigen Entwicklung bei, die ökologische, ökonomische und soziale Belange in Einklang bringt und die regionalen Umweltziele unterstützt.

Kommunale Entwicklungsstrategien und Bodenrichtwerte

Die kommunalen Entwicklungsstrategien, unter anderem reflektiert durch die Bodenrichtwertentwicklung, bestätigen die steigende Nachfrage nach Gewerbe- und Logistikflächen in der Region. Die deutliche Preissteigerung bei Grundstücken unterstreicht die Attraktivität Ahrensfeldes für Investitionen und wirtschaftliche Vorhaben. Das Projekt „Logistikzentrum



Ahrensfelde“ passt sich diesen Trends an und trägt zur Wertsteigerung und zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region bei.

Berücksichtigung von Freiraumentwicklung und Umweltaspekten

Die geplante Ost-Erweiterung des Logistikzentrums trägt auch dem Grundzug G 6.1 "Freiraumentwicklung" des LEP HR Rechnung. Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit geeigneter Flächen innerhalb des bestehenden Gewerbegebiets ist die Erschließung neuer Areale unerlässlich. Die angrenzende Lage zu einem bestehenden Logistikstandort ermöglicht eine sinnvolle räumliche Erweiterung und unterstützt die integrierte Standortentwicklung.

1.4 Geltende Aussagen des Flächennutzungsplans (FNP)

Der zurzeit gültige Flächennutzungsplan (FNP) der Gemeinde Ahrensfeld hat am 11.03.2014 Rechtskraft erlangt. Die dritte und bis dato letzte Änderung des FNP ist rechtswirksam seit dem 11.10.2023.

Derzeit ist die für das Vorhaben vorgesehene Fläche im gültigen Flächennutzungsplan zum Teil als landwirtschaftliche Fläche ausgewiesen. Ein Teilbereich der geplanten Flächen ist im gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Ahrensfelde bereits als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Um die Realisierung des Logistikzentrums zu ermöglichen, ist daher eine Änderung des Flächennutzungsplans im Rahmen eines Parallelverfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans erforderlich.

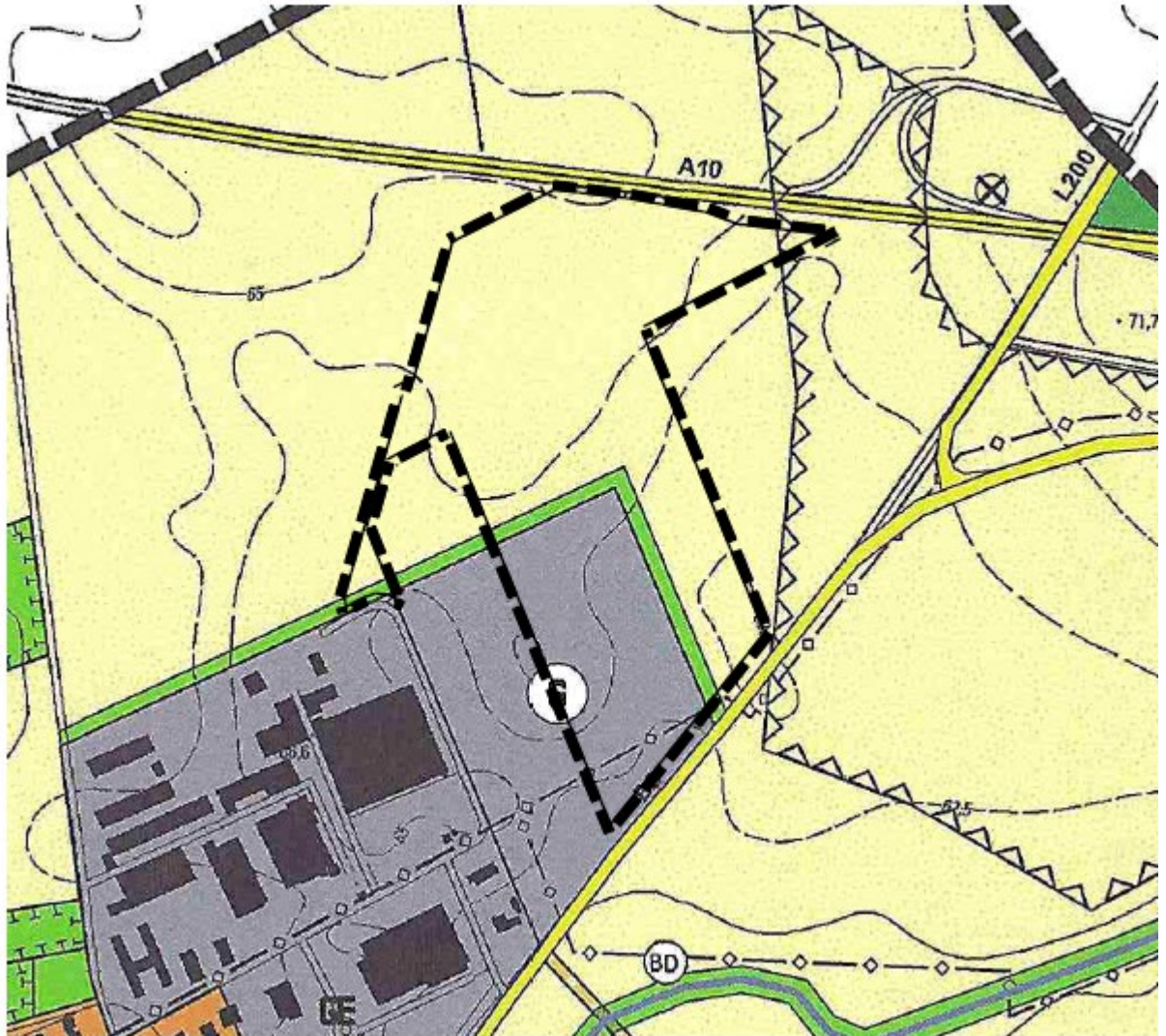


Abbildung 4: Auszug aus dem FNP mit Darstellung der Planfläche (Darstellung ist nicht flurstücksscharf und bezieht sich auf überschlägige Bruttoflächen)

Rechtlicher Rahmen

Gemäß § 8 Abs. 3 BauGB kann mit der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung eines Bebauungsplans gleichzeitig der Flächennutzungsplan aufgestellt, geändert oder ergänzt werden (Parallelverfahren). Diese Vorgehensweise ermöglicht eine effiziente und abgestimmte Planung, die insbesondere dann notwendig wird, wenn eine Anpassung der bisherigen planungsrechtlichen Festsetzungen erforderlich ist. Das Parallelverfahren stellt sicher, dass der Bebauungsplan und der Flächennutzungsplan inhaltlich aufeinander abgestimmt sind und sich gegenseitig ergänzen.

Planungsziel



Abbildung 5: Auszug aus der Planung zur 4. Änderung des Flächennutzungsplanes

Das Ziel der Planung ist es, durch eine Änderung des Flächennutzungsplans die Voraussetzungen für die Entwicklung des „Logistikzentrum Ahrensfelde“ zu schaffen. Dies beinhaltet die Umwandlung von ca. 18,39 ha derzeit als landwirtschaftlich genutzter Fläche in eine Industriefläche (GI), um den Standort Ahrensfelde als logistischen Knotenpunkt innerhalb der Region zu stärken. Die Anpassung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zur Bebauungsplanung ermöglicht eine zügige und rechtssichere Umsetzung des Vorhabens.

Im Zuge des Parallelverfahrens ist ein umfassender Abwägungsprozess notwendig, der sowohl die Belange der Landwirtschaft als auch die Entwicklungsziele der Gemeinde Ahrensfelde berücksichtigt.



1.5 Landschaftsökologische Situation

1.5.1 Schutzgebiete

Bei der planungsrechtlichen Beurteilung des Gebiets für das geplante „Logistikzentrum Ahrensfelde“ ist Rücksicht auf die Einhaltung von umweltrechtlichen und naturschutzfachlichen Vorgaben zu nehmen. Eine grundlegende Säule dieser Beurteilung ist die Überprüfung auf Überschneidungen mit bestehenden Schutzgebieten sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene.

Bundesdeutsche Schutzgebiete

Im Rahmen der Vorprüfung wurde festgestellt, dass das für die Überplanung vorgesehene Gebiet von keinerlei Schutzgebieten nach bundesdeutschem Recht tangiert wird. Dies umfasst:

Naturschutzgebiete (NSG): Gemäß § 23 BNatSchG ausgewiesene Gebiete, die strengsten Schutzvorschriften unterliegen, um Natur und Landschaft wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit oder aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskulturellen Gründen zu erhalten.

Landschaftsschutzgebiete (LSG): Nach § 26 BNatSchG festgesetzte Gebiete, die zum besonderen Schutz von Natur und Landschaft dienen, um die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter zu sichern.

Wasserschutzgebiete (WSG): Gebiete, die gemäß § 51 WHG zur Sicherung der Trinkwasserversorgung und zum Schutz der Gewässer vor nachteiligen Einwirkungen bestimmt sind.

Europäische Schutzgebiete (Natura 2000)

Ebenso wurde überprüft, ob das Gebiet Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 ist, das sich aus FFH-Gebieten (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie) und EU-Vogelschutzgebieten zusammensetzt. Das Ergebnis dieser Prüfung zeigt, dass das Planungsgebiet auch von keinerlei Natura 2000-Gebieten berührt wird.

1.5.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Innerhalb der für die Überplanung vorgesehenen Fläche befinden sich keine gem. § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotope. Das Vorhaben steht insofern nicht in Konflikt mit den Anforderungen des Biotopschutzes nach § 30 BNatSchG.



1.5.3 Bodendenkmäler

Gemäß der Denkmalliste des Landes Brandenburg, Landkreis Barnim, Stand: 31.12.2022, erstellt durch das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und dem Archäologischen Landesmuseum (BLDAM), sind im Untersuchungsbereich des geplanten Logistikzentrums keine Eintragungen von Bodendenkmälern verzeichnet. Dies bedeutet, dass nach aktuellem Kenntnisstand keine denkmalschutzrechtlichen Einschränkungen für die Realisierung des Projektes vorliegen.

Dennoch sind in der näheren Umgebung des Plangebiets, speziell im Ortsteil Lindenberg, westlich des Bucher Weges sowie östlich des Plangebietes im Bereich der Laake und nördlich der BAB 10 diverse Bodendenkmäler dokumentiert, die Zeugnis von der historischen Besiedlung der Region geben.

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist bei eventuellen Funden das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) zu informieren, um den angemessenen Umgang und Schutz der Kulturgüter sicherzustellen. Im Zuge der weiteren Planung und während der Bauphase wird daher auf Hinweise auf im Plangebiet vorhandene nicht kartierte oder bislang unbekannte archäologische Funde geachtet.

1.6 Vorhabenplanung

Das Logistikzentrum dient Lidl als Umschlaglager für Trocken- und Kühlwaren des täglichen Bedarfs, um Verkaufsmärkte im Großraum Berlin beliefern zu können. Elementarer Bestandteil des Logistikablaufs ist dabei ein kontinuierlicher täglicher sowie ganztägiger Betrieb (24-Stunden, 7-Tage Betrieb).

Die äußere Erschließung erfolgt über eine Anbindung der B 2 mit einer eigenen Rechtsabbiegespur südlich des Plangebietes sowie die nord-östliche Anbindung des Areals an den Amboßweg.

Die Implementierung der Abbiegespur an der B 2 dient dazu, den Verkehrsfluss zu verbessern, Staus zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen. Durch die Abbiegespur wird es ermöglicht, den gesamten Anlieferverkehr aus Richtung BAB 10 kommend, direkt in das Logistikzentrum zu leiten. Dadurch belastet der Anlieferungsverkehr des Logistikzentrums, der den Hauptverkehrsstrom darstellt, nicht die Verkehrssituation im bestehenden Gewerbegebiet.

Im Rahmen der Planung für die nord-östliche Anbindung des Areals, und unter Berücksichtigung der verfügbaren Grundstücksflächen, wird die Einrichtung einer Anbindung an den Amboßweg mit einer speziell konzipierten LKW-Wendeschleife geplant. Diese



Wendescheife ist darauf ausgelegt, insbesondere falsch einfahrenden LKW eine problemlose und sichere Wendemöglichkeit zu bieten. Hierdurch sollen potenzielle Verkehrsprobleme minimiert werden, indem LKW-Fahrern ermöglicht wird, ihren Fehler zu korrigieren, ohne den Verkehrsfluss erheblich zu beeinträchtigen oder für sich und andere Verkehrsteilnehmer eine Gefahrensituation zu schaffen. Die Wendescheife ist so gestaltet, dass sie ausreichend Raum für das Manövrieren großer Fahrzeuge bietet, was nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch zur Effizienz des Verkehrsnetzes beiträgt.

Die Planung und Umsetzung der Maßnahme erfolgt auf Basis einer detaillierten Analyse des Verkehrs sowie der Verkehrsströme unter Berücksichtigung der Gestaltung nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

Die Ausfahrt der LKW erfolgt über Amboßweg und Druckerweg und anschließend über die Kreuzung an der Spenglerstraße wieder in Richtung der BAB 10. City-LKW, die vom Logistikzentrum zur Belieferung von Filialen in Richtung Berlin fahren, werden ebenfalls über die Anbindung der Kreuzung der B 2 mit der Spenglerstraße geleitet. Damit können die bereits bestehenden Verkehre und die zu erwartende Verkehre fachgerecht abgewickelt werden.

Die verkehrstechnische Grundlage für die Anbindung und Erschließung des geplanten Logistikzentrums stützt sich auf detaillierten verkehrstechnischen Untersuchungen der Ramboll Deutschland GmbH. Auf Basis aktueller Verkehrserhebungen wurden die verkehrlichen Auswirkungen des Projekts auf das vorhandene Straßennetz sorgfältig bewertet. Die Untersuchungen umfassen eine Reihe von Verkehrszählungen und -analysen, die an strategischen Punkten innerhalb des Einzugsbereichs des Logistikzentrums, einschließlich der Bundesstraßen B2 und L200 sowie der Bundesautobahn A10, durchgeführt wurden. Diese Erhebungen bieten einen präzisen Einblick in die vorhandenen Verkehrsflüsse und bilden eine solide Basis für die Planung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen. Ziel ist es, eine nahtlose Integration des Logistikzentrums in das bestehende Verkehrsnetz zu gewährleisten, indem potenzielle Engpässe identifiziert und angegangen werden, um einen effizienten und sicheren Verkehrsablauf rund um das neue Logistikzentrum zu ermöglichen.

Das Plangebiet liegt außerhalb der Ortsdurchfahrt. Außerhalb der Ortsdurchfahrt ist gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn eine Bauverbotszone von 20 m zur Kreisstraße sowie 40 m zu Bundesautobahnen zu berücksichtigen. Die geplante Bebauung wird außerhalb dieser Bauverbotszonen liegen.



Abbildung 6: Projektion Logistikzentrum Ahrensfelde Ansicht Richtung Norden



Abbildung 7: Projektion Logistikzentrum Ahrensfelde Ansicht Richtung Westen

Das Logistikzentrum gliedert sich in die Bereiche Hochregallager, Trockenlager, Kühllager und Technik sowie einem Verwaltungsbereich mit Büro- und Sozialtrakt, der als Mezzanin oberhalb der Ladetore im Warenausgangsbereich angedacht ist. Weiterhin sind drei Flächen für Nebengebäude geplant. Östlich des Hauptgebäudes ist es geplant ein Mitarbeiterparkhaus sowie eine Sprinklerzentrale mit Sprinklertank und angeschlossenem Technik-



und Pumpenhaus zu errichten. Im nordöstlichen Bereich ist es geplant eine Driverslounge mit Sozial- und Waschräumen für LKW-Fahrer zu errichten. Südlich des Hauptgebäudes ist ein Wertstofflager geplant, in dem Wertstoffe aus Lidl-eigenen Filialen gesammelt und behandelt werden sollen.

Die Hofflächen im Bereich der Ladetore sind im Entwurf auf +64,55 m ü. NHN geplant. Aufgrund des vorgesehenen Hochregallagers im nördlichen Teilbereich des Gebäudekörpers resultieren aus der erforderlichen lichten Innenhöhe plus Konstruktionshöhe eine Wandhöhe von ca. +30 m ü. GOK bzw. +94,55 m ü. NHN. Die Wandhöhe des restlichen Gebäudekörpers wird mit maximal + 26,0 m ü. GOK geplant.

Es ist geplant, Teile der Dachfläche in mehreren Ausbaustufen bedarfsgerecht für die photovoltaische Energiegewinnung zu nutzen.

Die erforderlichen Fahr- und Ladehofflächen sowie die Stellplatzflächen für die LKW (Ost- und Nordseite) und die Pkw der Mitarbeiter (Ostseite) werden asphaltiert, betoniert oder gepflastert. Insgesamt sind 88 LKW-Stellplätze auf dem Gelände geplant.

Die verbleibenden Grundstücksfreiflächen und Versickerungsbecken werden landschaftsgerecht modelliert und begrünt.

1.7 Alternativen

Im Rahmen dieser Flächennutzungsplanänderung werden auch mögliche alternative Gewerbestandorte untersucht. In Frage kam hierbei insbesondere die Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Blumberg, sowie potenzielle Flächen entlang der BAB A 10. Bei allen Standortalternativen überwogen die Nachteile einer dortigen Gewerbeentwicklung insbesondere hinsichtlich naturschutzfachlicher, verkehrlicher sowie umweltrelevanter Belange.

Eine kleinteilige Weiterentwicklung des bestehenden Gewerbegebietes wird von der Gemeinde nicht angestrebt, da der konkrete Ansiedlungswunsch des Vorhabenträgers und die vorliegende Planung aus Sicht der Gemeinde eine städtebaulich vertretbare gewerbliche Entwicklung darstellt, und die vertraglich garantierte ganzheitliche und vollständige Umsetzung der Planung ein höheres Gewicht besitzt als eine offene und nicht absehbare Entwicklung an diesem Standort.

Durch die Vorhabenbezogenheit werden zudem die Planungs- und Erschließungskosten vom Vorhabenträger übernommen. Die Gemeinde besitzt ihrerseits die Gewissheit, dass das Vorhaben in der vorliegenden Form umgesetzt wird und entsprechende Steuereinnahmen generiert werden können.



Im Rahmen der Bewertung der verkehrlichen Erschließung des Plangebietes wurden alternative Erschließungsmethoden eingehend betrachtet. Dabei fokussierte sich die Untersuchung auf drei unterschiedliche Varianten zur optimalen Anbindung des geplanten Logistikzentrums an das bestehende Straßennetz. Diese detaillierte Analyse basierte auf der verkehrstechnischen Untersuchung der Ramboll Deutschland GmbH, welche aktuelle Verkehrserhebungen heranzog, um die Auswirkungen des Logistikzentrums auf die umliegende Infrastruktur zu evaluieren.

Die ausgewählte Variante, die eine Direktanbindung an die Bundesstraße B2 vorsieht, erwies sich als besonders vorteilhaft für die Abwicklung der generellen Lieferverkehre, die von der Autobahn A10 zum Plangebiet führen. Diese Option bietet nicht nur eine effiziente Lösung zur Bewältigung der Verkehrsströme, sondern berücksichtigt auch die hohe Belastung der Bundesstraße B2 während der Spitzenstunden, indem sie die Verkehrsflüsse direkt von der Autobahn zum Gewerbegebiet lenkt und so potenzielle Rückstaus minimiert.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser Entscheidung war die Betrachtung der räumlichen Gegebenheiten und infrastrukturellen Voraussetzungen, einschließlich der vorhandenen und potenziellen Verkehrsbelastungen. Die präferierte Anbindungsoption berücksichtigt die prognostizierten Verkehrsströme, die durch das geplante Logistikzentrum generiert werden, und trägt damit zu einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur bei. Durch die direkte Anbindung an die B2 können die Lieferverkehre effizient zum Plangebiet geführt werden, was eine wesentliche Voraussetzung für die reibungslose Logistikoperationen und die Sicherstellung der Verkehrssicherheit in der Region darstellt.

Aufgrund der genannten Erwägungen überwiegen aus Sicht der Gemeinde die Vorteile der vorliegenden Vorhabenplanung in Bezug auf Naturschutz, Landschaftsschutz, städtebauliche Einbindung, Lärmschutz und Erschließung und stellt somit die Vorzugsvariante dar.

1.8 Verkehrserschließung

Grundlage für die verkehrliche Anbindung und Erschließung bildet das Verkehrsgutachten (Ramboll Deutschland GmbH, Endbericht vom 25.06.2024). In dem Gutachten wurde auf Basis von aktueller Verkehrserhebung die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Logistikzentrums für die Anbindung an das bestehende Straßennetz ermittelt.

Für das Vorhaben ist eine Erschließung mit Anbindung an die B 2 aus Richtung BAB 10 kommend, sowie der Anbindung über die Kreuzung der B 2 mit der Spenglerstraße/B 2 und dem Druckerweg/Aamboßweg vorgesehen. Die Planungen für die neuen Straßenverkehrsflächen wurden im Vorfeld in enger Absprache mit dem zuständigen Straßenbaulastträger durchgeführt.



Die Anbindung umfasst eine

- Neugestaltung der Anbindung B2 mit rechtwinkliger Kreuzung mit dem vorhandenen Radweg

und

- die Einbindung einer öffentlichen Straße vom Druckerweg/Amboßweg zur nordwestlichen Ecke des Grundstücks inkl. eines LKW-Wendehammers gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

1.8.1.1 Dokumentation des Ist-Zustands

Zur Erfassung der derzeitigen Verkehrsbelastung wurden 4 Verkehrszählungen durchgeführt und analysiert. Die Verkehrsströme wurden für alle Zählungen im 15-Minuten-Intervall während eines Erfassungszeitraums von 06:00 bis 19:00 Uhr (13 h) getrennt nach Fahrzeugarten und Richtungen vorgenommen.

Eine Verkehrszählung am Knotenpunkt der Bundesstraße B 2 / Landesstraße L 200 / Bundesautobahn 10 wurde am Dienstag, den 01.09.2020 außerhalb der Ferienzeiten durchgeführt.

Die Landstraße L 200 weist am Werktag eine Querschnittsbelastung von rund 9.156 Kfz/13h und 553 Fahrzeuge des Schwerverkehrs (SV)/13 h (davon 148 Busse/13h) auf. Die Bundesautobahn 10 wird von rund 18.515 Kfz/13h und 1.280 SV/13h (davon 23 Busse/13 h) befahren. Die Bundesstraße 2 wird von rund 22.271 Kfz/13h und 1.447 SV/13h (davon 176 Busse/13h) befahren.

Die zweite Verkehrszählung wurde am Knotenpunkt der Zufahrten Bucher Weg / B 2 Ost/ Bernauer Str. / B 2 West am Donnerstag, den 24.09.2020 außerhalb der Ferienzeiten durchgeführt.

Der Bucher Weg weist am Werktag eine Querschnittsbelastung von rund 7.044 Kfz/13h und 241 SV/13h (davon 8 Busse/13h) auf. Die Zufahrt B2 Ost wird von rund 21.448 Kfz/13h und 1.356 SV/13h (davon 179 Busse/13h) befahren. Die Bernauer Straße zeigt eine Querschnittsbelastung von rund 11.649 Kfz/13h und 505 SV/13h (davon 137 Busse/13h). An der Zufahrt B2 West wurden als Querschnittsbelastung 16.225 Kfz/13h und 1.054 SV/13h (davon 50 Busse/13h) erfasst.

Die dritte Verkehrszählung wurde am Knotenpunkt der Bundesstraße 2 / Karl-Marx-Str. am Dienstag, den 29.09.2020 außerhalb der Ferienzeiten durchgeführt.



Die Tankstellenausfahrt weist am Werktag eine Querschnittsbelastung von rund 490 Kfz/13h und 44SV/13h (davon 0 Busse/13h) auf. Die Zufahrt B2 Ost wird von rund 14.975 Kfz/13h und 927 SV/13h (davon 37 Busse/13h) befahren. Die Karl-Marx-Straße zeigt eine Querschnittsbelastung von rund 2.586 Kfz/13h und 129 SV/13h (davon 15 Busse/13h). Die Zufahrt B2 Ost weist eine Querschnittsbelastung von rund 16.331 Kfz/13h und 1.018 SV/13h (davon 51 Busse/13h) auf.

1.8.1.2 Bewertung der Verkehrsanlagen und Handlungsempfehlungen

Diese Anbindungen sollen weitergehend mit Blick auf den Rad- und Fußverkehr parallel zur B 2 durch eine rechtwinkelige Abfahrt von der B2 und einen Wendehammer für LKW gemäß RASSt ausgestaltet werden. Hieraus ergibt sich, dass der überwiegende Teil der einfahrenden LKW (ca. 90 Prozent) auf das Lidl-Grundstück direkt von der B2 abfahren kann. Die weitaus geringere Zahl an LKW aus Richtung Berlin (ca. 10 Prozent) nutzen den Linksabbieger der Kreuzung Spenglerstraße/B 2 in das Gewerbegebiet. Die ausgehenden LKW Verkehre teilen sich in an der Kreuzung Spenglerstraße/B 2, aus dem Gewerbegebiet kommend

- rechtsabbiegend in Verkehre nach Berlin gehend und
- linksabbiegend in Richtung BAB 10 gehend auf.

1.8.2 Raumbedeutsame Planung

Saisonal (jeweils von November bis Januar) können pyrotechnische Gegenstände (Silvesterfeuerwerk) gelagert und kommissioniert werden. Hierbei ist aber aktuell vorgesehen, dass, die immissionsschutzrechtlich relevanten Mengenschwellen unterschritten werden und damit keine Immissionsschutzrechtliche Genehmigung erforderlich wird. Sollte dies doch im Zuge der Entwicklung des Zentrallagers erforderlich werden, sind die Auswirkungen der Lagerung und Kommissionierung im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Verfahrens zu prüfen.

Das geplante Logistikzentrum fällt nicht in den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung (12. BImSchV), da die auf dem Betriebsgelände geplanten relevanten Gefahrstoffe nicht die entsprechenden Mengenschwellen erreichen bzw. überschreiten und somit kein Betriebsbereich nach der Störfall-Verordnung vorliegen wird. Insofern liegt keine raumbedeutsame Planung im Sinne des § 50 Abs. 1 BImSchG vor und es muss auch keine Berechnung des angemessenen Abstands im Sinne des Leitfadens „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung — Umsetzung § 50 BImSchG“ (KAS 18) erfolgen.



1.9 Sonstige Umweltbezogene Untersuchungen

Artenschutzrechtliche Prüfung

Für das Plangebiet wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung von GÖG – Gruppe für ökologische Gutachten GmbH, März 2024) durchgeführt, um zu erwartende artenschutzrechtliche Konflikte zu ermitteln, zu beschreiben und Möglichkeiten zur Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatschG aufzuzeigen.

Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung wurden bewertungsrelevante Vogelarten nachgewiesen. Durch das geplante Vorhaben ist jedoch nur mit Auswirkungen auf die europarechtlich geschützte Feldlerche zu rechnen. Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatschG) müssen daher zusätzliche Maßnahmen realisiert werden.

Es ergibt sich eine zeitliche Beschränkung der Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit (V 1). Alternativ können Vergrämungsmaßnahmen installiert werden (V 2), um eine Etablierung von brütenden Individuen der Feldlerche im Bereich des Vorhabengebiets zu verhindern.

Zur Umsetzung und Durchführung der festgelegten Maßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung (V 3) einzusetzen.

Weiterhin werden vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion der fortpflanzungs- und Ruhestätten der Feldlerche durch Buntbrachen (C 1) notwendig.

Bei Einhaltung und Durchführung der geschilderten Maßnahmen ist nicht von Auswirkungen auf die europarechtliche geschützte Feldlerche auszugehen. Verbotstatbestände nach § 44 BNatschG können ausgeschlossen werden.

1.10 Inhalt des geänderten Flächennutzungsplans

1.11 Festsetzungen geänderten Flächennutzungsplans

1.11.1 Art der baulichen Nutzung

Für das Projekt „Logistikzentrum Ahrensfelde“ wird gemäß § 11 Abs. 2 BauGB ein Industriegebiet (GI) als zulässige Art der baulichen Nutzung festgesetzt. Das Gebiet dient der Errichtung eines Logistikzentrums inklusive Betriebs- und Stellplatzflächen sowie den erforderlichen betrieblichen Anlagen gemäß der Zweckbestimmung des Industriegebiets. Die durchgeführte Umweltprüfung bestätigt, dass die Planung des Logistikzentrums die Umgebung vor gewerblichen Emissionen wie Lärm, Luftschadstoffen und Licht effektiv schützt, was eine verträgliche Einbindung in das lokale Umfeld gewährleistet.



1.11.2 Maß der baulichen Nutzung, Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche

a) Maß der baulichen Nutzung

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan für das „Logistikzentrum Ahrensfelde“ wird das Maß der baulichen Nutzung durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) auf 0,8 bestimmt. Diese Festlegung ermöglicht eine ausgewogene Verteilung zwischen den baulichen Anlagen und den erforderlichen Betriebsflächen, wobei eine Überschreitung durch sonstige Betriebsflächen nicht gestattet ist. Für die Regenrückhaltung vorgesehene Anlagen werden nicht auf die GRZ angerechnet. Die maximale Höhe der baulichen Anlagen ist mit Bezug auf den Höhenbezugspunkt von 64,55 m ü. NHN festgelegt. Technisch bedingte Überschreitungen der Gebäudehöhe für Anlagen wie Lüftungsanlagen oder die Nutzung solarer Strahlungsenergie sind nicht zulässig.

b) Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind im zeichnerischen Teil des Planes durch Baugrenzen festgesetzt. Die Baugrenzen dürfen nicht überschritten werden. Nebenanlagen sind ausnahmsweise auch außerhalb der Baugrenzen zulässig, wenn Sie der Ver-, oder Entsorgung des Gebietes dienen. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind offene Stellplätze, notwendige Zuwegungen und Zufahrten sowie Einfriedungen zulässig.

1.11.3 Erschließung

Für die Realisierung des „Logistikzentrums Ahrensfelde“ ist eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur notwendig, insbesondere im Bereich der Bundesstraße B2 und des Amboßweges. Die äußere Erschließung des Areals wird künftig primär über eine neu gestaltete Verkehrsanbindung erfolgen, die eine direkte Einbindung in das übergeordnete Straßennetz sicherstellt. Die neu entstehenden Straßenverkehrsflächen werden der öffentlichen Nutzung gewidmet. Im Fokus der Planung steht dabei die Errichtung einer speziellen Rechtsabbiegespur an der B2 südlich des Plangebiets sowie eine effiziente Anbindung an den Amboßweg im Nordosten, die auch eine speziell konzipierte LKW-Wendescheife umfasst.

Die Implementierung der Abbiegespur und die Anbindung an den Amboßweg sind entscheidend, um sowohl den aktuellen als auch den zukünftig erwarteten Verkehr, einschließlich des Verkehrs aus dem bereits bestehenden und angrenzenden Gewerbegebiet, professionell zu managen. Die Einrichtung einer Rechtsabbiegespur verbessert signifikant den Verkehrsfluss von der BAB 10 und sorgt für eine direkte, störungsfreie Zuführung des Lieferverkehrs zum Logistikzentrum, ohne die umliegende Verkehrsinfrastruktur zu belasten.



Die Anbindung des Logistikzentrums an eine übergeordnete Straße erfolgt durch einen kurzen, als Gemeindestraße gewidmeten Abschnitt, der in den neu gestalteten Verkehrsreich mündet.

Das Plangebiet liegt außerhalb festgesetzter Ortsdurchfahrten und unterliegt damit spezifischen baulichen Restriktionen, die eine Bebauung in unmittelbarer Nähe zu übergeordneten Straßen reglementieren. Entsprechend den Vorgaben wird eine Bauverbotszone von 20 m zur Bundesstraße und 40 m zu Bundesautobahnen eingehalten, um den rechtlichen Anforderungen gerecht zu werden und eine sichere sowie nachhaltige Erschließung des Logistikzentrums zu gewährleisten. Die Planung berücksichtigt diese straßenrechtlichen Beschränkungen umfassend, um eine funktionale Integration des Vorhabens in die bestehende Infrastruktur zu sichern.

1.12 Ver- und Entsorgung

Die Ver- und Entsorgung des Plangebietes (Trinkwasser, Schmutzwasser, Niederschlagswasser, Löschwasser, Wärmeenergie, Elektrizität, Abfallentsorgung, Kommunikationstechnik) erfolgt durch die jeweiligen Ver- und Entsorgungsträger auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften und Regelwerke.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes wird die Planung der Ver- und Entsorgung mit den Leitungsträgern weiter abgestimmt und konkretisiert.

Trink- und Abwasser

Die Ver- und Entsorgung des geplanten Logistikzentrums in Lindenberg für Abwasser sowie Trinkwasser wurde im Rahmen einer Prüfung des Schmutzwasser- und Trinkwasseranschlusses im Auftrag des Wasser- und Abwasserzweckverbandes Ahrensfelde/Eiche (WAZV) durch die BEV Ingenieure GmbH eingehend analysiert. Diese Prüfung zielt darauf ab, sicherzustellen, dass das Logistikzentrum effizient in die bestehende Infrastruktur integriert werden kann, ohne dabei die Kapazitäten des lokalen Netzes zu überlasten.

Abwasserentsorgung:

Für die Abwasserentsorgung wurden zwei Hauptoptionen betrachtet. Die erste Variante prüft die Möglichkeit, bestehende Abwasserinfrastrukturen zu nutzen. Dies umfasst die Anpassung und mögliche Erweiterung der Kapazitäten bestehender Pumpwerke sowie Druckleitungen, um den erhöhten Abwasseranfall des Logistikzentrums aufzufangen. Die zweite Variante schlägt die Errichtung einer neuen Abwasserdruckleitung vor, um eine direktere Anbindung zu ermöglichen und so die Belastung auf das bestehende System zu minimieren.

Variante 1: Nutzung bestehender Verlauf

Variante 1 ist darauf ausgerichtet, das zusätzliche Abwasservolumen effektiv zu bewältigen, indem die bestehenden Anlagen optimiert und auf die neuen Abwasseranfallmengen angepasst werden. Dabei wurde die Nutzung der bestehenden Abwasserinfrastruktur durch nördlichen Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet geprüft. Durch den Neubau einer 231 m langen Abwasserdruckleitung (ADL DN 100) vom ÜPw Ldb 14 zum ÜPw Ldb 13 und Umbau des ÜPw Ldb 13 mit größerem Pumpen, kann das zusätzlich anfallende Abwasser über die bestehende DN 125-Leitung nach Berlin/Karow transportiert werden. Hierdurch ist eine ausreichende Entsorgung über das bestehende Abwassernetz gewährleistet. Eine Anpassung der Pumpen im ÜPw Ldb 14 ist dabei nicht notwendig.

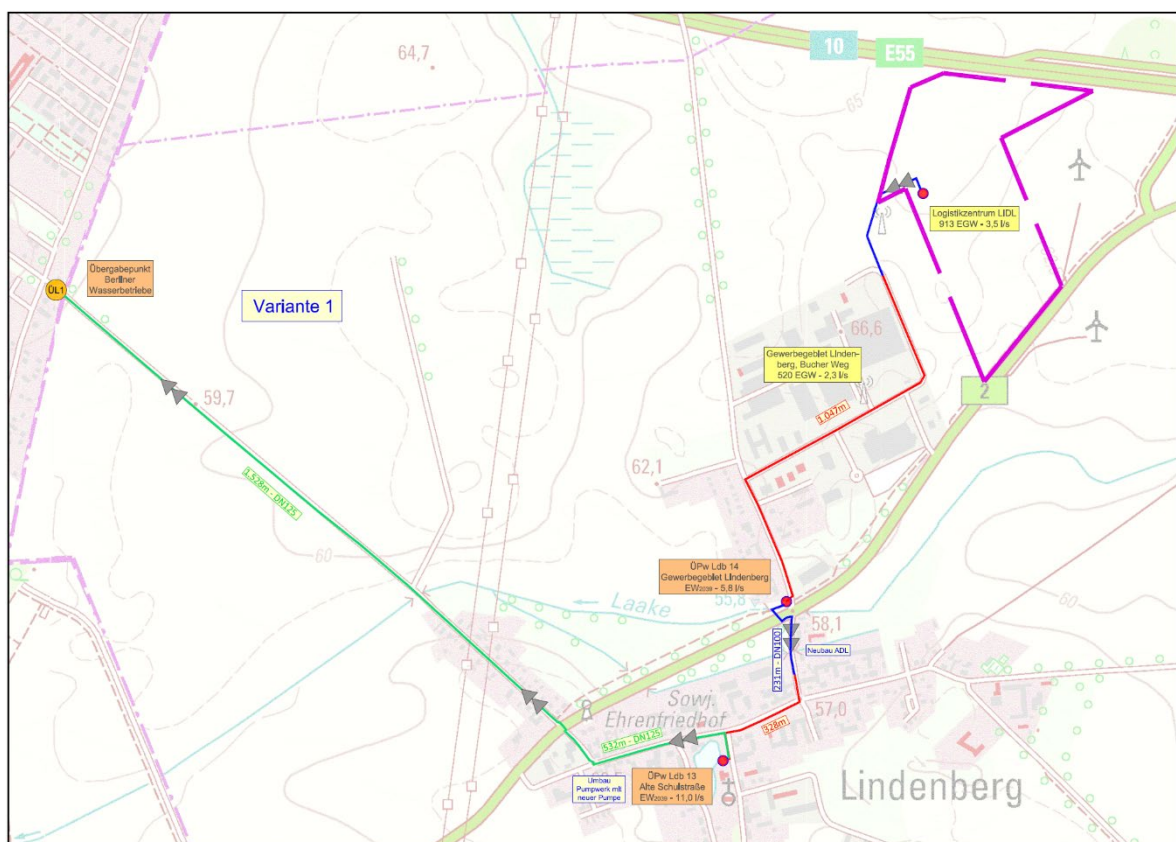


Abbildung 8: Übersicht Variante 1 zur Abwasserentsorgung aus der Prüfung des Schmutzwasser- und Trinkwasseranschlusses (vom 22.02.2024)

Gemäß den Ausführungen der Prüfung weist Variante 1 jedoch folgende Nachteile auf:

- Überlastung Kanal Karl-Marx-Straße und ÜPw Ldb 13 bei starken Regenfällen
- Gefahr der Geruchsbelästigung und Korrosionserscheinungen durch SW mit langen Verweilzeiten



- Geringere Havariesicherheit als bei parallel arbeitenden Pumpwerken. Bei Ausfall des ÜPw Ldb 13 ist auch das Gewerbegebiet betroffen.
- Durch Errichtung einer neuen Abwasserdruckleitung, die eine direkte Verbindung zum Hauptkläranlagenverbund ermöglicht, können die Belastungen des bestehenden Netzes minimiert und Engpässe verhindert werden.



Die Trinkwasserversorgung von Lindenberg mit all seinen Ortsteilen erfolgt über den 2020 neu gebauten Reinwasser-Speicherbehälter der Berliner Wasserbetriebe in Klarahöh. Die Wasserverteilung erfolgt über ein Ringnetz, das Klarahöh mit Lindenberg und Neu-Lindenberg verbindet.

In der Bernauer Straße befindet sich kein Trink- oder Schmutzwasserbestand. Der nächste mögliche Anbindepunkt aus dem Süden befindet sich etwa 390 m von der geplanten Halle entfernt in der Sprenglerstraße. Jedoch verläuft die Trasse vorwiegend im öffentlichen Straßenraum parallel zur B2. Die Anbindung über die nördliche Zuwegung „Amboßweg“ an den TW- und SW-Bestand ist bis zur geplanten Halle etwa 290 m lang, also ca. 100 m kürzer als vom Süden.

Gemäß Ausführungen in der Prüfung zum Schmutzwasser- und Trinkwasseranschluss LIDL in Lindenberg ergeben sich von den hydraulischen Randbedingungen keine großen Differenzen zwischen Nord- und Südanbindung. Sowohl aus genehmigungstechnischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht wird von Seiten des BEV Ingenieure GmbH jedoch eine Anbindung am nördlichen Ende des Amboßweges angeraten. Gemäß den Ausführungen in der Prüfung ist ein Meter hinter der Grundstücksgrenze ein Schmutzwasserhausanschluss-schacht sowie ein Wasserzählerschacht für Trinkwasser zu setzen.

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass die bestehenden Hauptwasserleitungen prinzipiell in der Lage sind, den zusätzlichen Wasserbedarf des Logistikzentrums zu decken. Beim Bestandsnetz ist zu erkennen, dass in Lindenberg der Versorgungsdruck des Trinkwassernetzes an keiner Stelle unter den Mindestwert der DVGW W400-1 von 3,05 bar für ein Erdgeschoss mit 3 Obergeschossen im bestehenden Netz fällt.

Bei einer Wasserabnahme von 12,6 m³/h durch das LIDL Logistikzentrum im Gewerbepark sinkt der Druck im Versorgungsnetz um maximal 0,19 bar am Knoten LI580. In Neu-Lindenberg führt dies zu einer leichten Unterschreitung des Grenzwertes von 3,05 bar an den zwei am stärksten betroffenen Knoten, mit einem Druckabfall von 0,06 bar. Auch unter Berücksichtigung von weiteren Optimierungsmaßnahmen im Trinkwassernetz lassen sich keine signifikanten Verbesserungen des Druckniveaus erzielen. Verglichen mit dem bestehenden Netz sinkt der Versorgungsdruck unter Berücksichtigung der Maßnahmen in den relevanten Knotenpunkten um 0,04 bis 0,16 bar. Daraus ergibt sich, dass der durchschnittliche Versorgungsdruck nur um 0,02 bar höher ist, als es ohne die Optimierungsmaßnahmen der Fall wäre.

Wasserbedarf

Der Wasserbedarf ist von Seiten der Vorhabenträgerin wie folgt geplant:



- Jährlicher Wasserverbrauch: 7.500 – 8.000 m³/a
- Mittlerer stündlicher Verbrauch: 0,91 m³/h = 0,25 l/s
- Spitzenbedarf: 12,6 m³/h = 3,5 l/s

Die durchgeführten technischen Analysen und ökonomischen Bewertungen durch die BEV-Ingenieurgesellschaft in Zusammenarbeit mit dem WAZV zeigen, dass die Integration des Logistikzentrums in die bestehende Ver- und Entsorgungsinfrastruktur sowohl technisch als auch ökonomisch sinnvoll umsetzbar erscheint. Die vorgeschlagenen Maßnahmen ermöglichen es, den neuen Anforderungen gerecht zu werden, ohne bestehende Systeme zu überlasten.

1.13 Städtebauliche Werte

Plangebiet	ha
Industriegebiet, Gesamtfläche	ca. 18,39
- Überbaubare Fläche (80 %)	ca. 14,72
- Verkehrsflächen	ca. 1,03
- Grünflächen	ca. 4,51



2 Umweltbericht

Im Rahmen der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet. Der Umweltbericht beinhaltet die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Änderung des Flächennutzungsplans. Der Umweltbericht ist den Unterlagen als separates Dokument beigefügt.



3 Verfahren

Die Gemeindevertretung Ahrensfelde hat in ihrer öffentlichen Sitzung am 16.10.2023 mit der Beschlussnummer BV-2023/2379 die Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren zum vorhabensbezogenen Bebauungsplan „Logistikzentrum Ahrensfelde“, OT Lindenberg beschlossen.