

Stadt Norden



Landkreis Aurich

Bebauungsplan Nr. 191 „Bahnhof Norddeich“



Übersichtsplan

12. Mai 2016

Entwurf

Begründung

Escherweg 1
26121 Oldenburg
Postfach 3867
26028 Oldenburg

Telefon 0441 97174-0
Telefax 0441 97174-73
Email info@nwp-ol.de
Internet www.nwp-ol.de

Gesellschaft für
räumliche Pla-
nung und For-
schung



INHALTSVERZEICHNIS

TEIL I:	ZIELE, ZWECKE, INHALTE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	4
1.	EINLEITUNG.....	4
1.1	Planungsanlass	4
1.2	Rechtsgrundlagen	4
1.3	Planungsrahmenbedingungen	4
1.3.1	Beschreibung des Plangebietes	4
1.3.2	Raumordnung.....	5
1.3.3	Stadtentwicklungskonzept	5
1.3.4	Bauleitplanung.....	5
2.	ANLASS UND ZWECKE DER PLANUNG	6
3.	WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG: GRUNDLAGEN UND ERGEBNISSE DER ABWÄGUNG.....	8
3.1	Ergebnisse der Beteiligungsverfahren	8
3.1.1	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB	8
3.1.2	Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB	8
3.1.3	Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB.....	11
3.2	Abwägung der betroffenen Belange	12
3.2.1	Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.....	12
3.2.2	Belange der DB AG	15
3.2.3	Altlasten	18
3.2.4	Belange von Natur und Landschaft	18
3.2.5	Belange der Wasserwirtschaft.....	18
3.2.6	Erschließung	18
4.	INHALTE DER BEBAUUNGSPLANES.....	19
4.1	Art und Maß der baulichen Nutzung	19
4.2	Verkehrsflächen	19
4.3	Grünflächen.....	19
4.4	Bahnanlagen, Geh-, Fahr—und Leitungsrechte	19
4.5	Vorkehrungen zum Lärmschutz.....	19
5.	ERGÄNZENDE ANGABEN	20
5.1	Städtebauliche Daten	20
5.2	Hinweise zur Ver- und Entsorgung und zum Bodenschutz	21
5.3	Daten zum Verfahrensablauf	22

TEIL II DER BEGRÜNDUNG: UMWELTBERICHT.....	23
1. EINLEITUNG.....	23
1.1 Inhalt und Ziele des Bauleitplanes	23
1.2 Ziele des Umweltschutzes und Berücksichtigung in der Planung	24
1.2.1 Allgemeine Ziele des Umweltschutzes.....	24
1.2.2 Artenschutz	25
2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	27
2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes.....	27
2.1.1 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	27
2.1.2 Boden, Wasser, Klima, Luft	27
2.1.3 Landschaft/Ortsbild	28
2.1.4 Mensch.....	28
2.1.5 Kultur- und sonstige Sachgüter	29
2.1.6 Wechselwirkungen	29
2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	29
2.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, Umweltauswirkungen, Eingriffsbeurteilung.....	29
2.3.1 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	30
2.3.2 Eingriffsbeurteilung.....	31
2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	33
3. ZUSÄTZLICHE ANGABEN	34
3.1 Verfahren und Schwierigkeiten.....	34
3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	34
3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung.....	34

Anlagen:

Schalltechnisches Gutachten Büro itap, Projekt Nr. 2593-15-g-hi vom 30.03.2016

Schalltechnische Stellungnahme Büro itap, Projekt Nr. 2593-15-f-hi-St01 vom 17.02.2016

Schalltechnische Stellungnahme Büro itap, Projekt Nr. 2593-15-g-hi-ST02 vom 11.05.2016

Bestandsplan zum Umweltbericht

Übersicht der Kompensationsfläche, Lage im Raum

TEIL I: ZIELE, ZWECKE, INHALTE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

1. EINLEITUNG

1.1 Planungsanlass

Die Stadt Norden hat die Absicht, am Bahnhofsgelände in Norddeich eine standortbezogene Nachnutzung auf den zum Bahnbetrieb nicht mehr benötigten Flächen planungsrechtlich zu sichern.

1.2 Rechtsgrundlagen

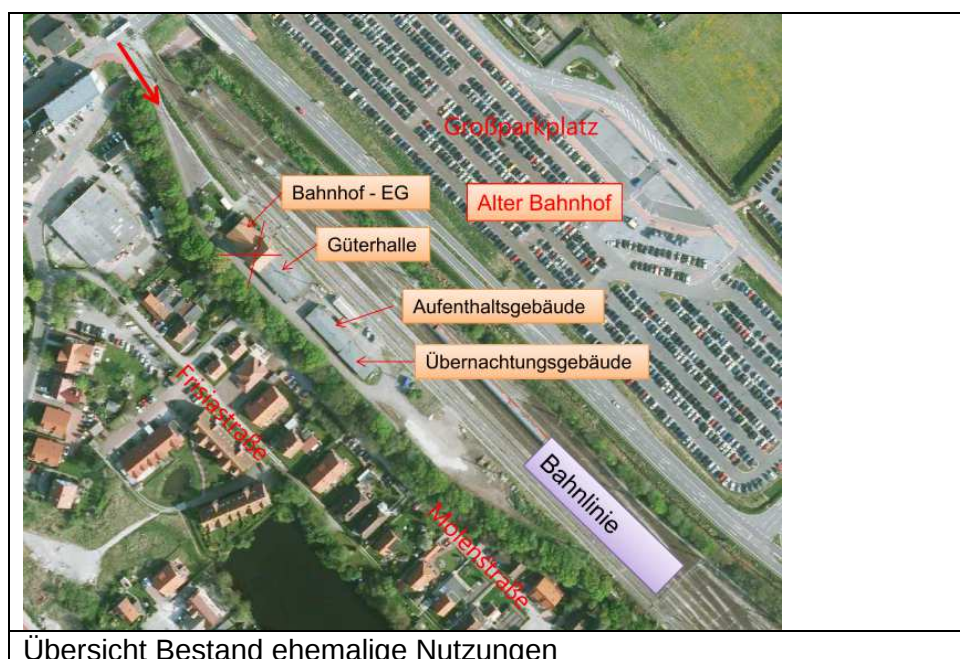
Rechtliche Grundlagen des Bebauungsplanes Nr. 191 sind das Baugesetzbuch (BauGB), die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO), die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Inhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV), das Niedersächsische Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) und das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), jeweils in der zur Zeit geltenden Fassung.

1.3 Planungsrahmenbedingungen

1.3.1 Beschreibung des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 191 hat eine Größe von rd. 0,9 ha und liegt am nordöstlichen Siedlungsrand von Norddeich unmittelbar an der Bahnlinie Oldenburg - Norddeich-Mole. Parallel dazu verläuft die Ortsumgehung (B 72 neu). Nordwestlich des Plangebietes befindet sich der Hafen mit den Fähranlegern zu den Inseln Norderney und Juist. Das Plangebiet wird durch die Hafenstraße erschlossen.

Bei den Flächen im Plangebiet handelt es sich um das ehemalige Gelände des Bahnhofs Norddeich. Als bauliche Anlage befindet sich mittig ein derzeit durch die Bahn genutztes Büro- und Verwaltungsgebäude für den Nah- und Fernverkehr. Das ehemalige Bahnhofsgebäude mit Güterhalle ist nicht mehr vorhanden. Die Freiflächen des Geländes sind überwiegend als Parkplatz und Zufahrten gestaltet.



Südwestlich des Plangebietes - zwischen Molenstraße und Frisiastraße - befindet sich eine einzeilige Siedlung mit Wohngebäuden und Ferienwohnungen. Diese ist zum Plangebiet hin abgeöschet und mit einer dichten Anpflanzung versehen. Im nordwestlichen Umfeld - nördlich der Tunnelstraße - befindet sich ein Hotel. Das weitere südwestliche Umfeld ist durch Siedlungsflächen und eine Wasserfläche (Kolk) geprägt. Nordöstliche des Plangebietes, im Anschluss an die B 72 neu befindet sich der Großparkplatz der Reederei Frisia.

1.3.2 Raumordnung

Das Landesraumordnungsprogramm für Niedersachsen LROP (2008 und Fortschreibung 2012) enthält keine der Planung entgegenstehenden Darstellungen. Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Aurich wird derzeit neu aufgestellt. Im Entwurf des RROP 2015 ist dem Standort Norddeich die besondere Aufgabe Tourismus zugeordnet. Die Bahnlinie ist im Entwurf des RROP dargestellt, weitere Darstellungen sind für den Standort des Plangebietes nicht erkennbar.

1.3.3 Stadtentwicklungskonzept

In der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes (1997) aus dem Jahre 2008/2009 wird die Zielsetzung formuliert, Norden/Norddeich als touristisches Zentrum stärker zu profilieren, zur Berücksichtigung des Ortsbildes soll die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Stadt als Wohnstandort für alle potentiellen Nachfragegruppen attraktiv zu machen. Bei der Weiterentwicklung des Wohnangebotes soll der Nutzung vorhandener Flächenpotentiale im Rahmen der Innenentwicklung Vorrang vor der Neuinanspruchnahme von Siedlungsflächen eingeräumt werden. Auch eine Weiterentwicklung als Arbeitsort und die Optimierung der Rahmenbedingungen als Arbeitsstandort für die Ansiedlung von Dienstleistungen und Gewerbe ist Bestandteil des Entwicklungskonzeptes. Die geplante Nachnutzung des Bahnhofsgeländes steht den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes nicht entgegen.

1.3.4 Bauleitplanung

➤ rechtskräftige Bauleitplanung

Für das Plangebiet gibt es derzeit noch keinen Bebauungsplan, die Beurteilung von Bauvorhaben erfolgt daher auf der Grundlage von § 35 BauGB. Im Flächennutzungsplan sind die Flächen im Plangebiet als Fläche für Bahnanlagen dargestellt.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Norden

Südwestlich angrenzend - nördlich der Molenstraße und südlich der Tunnelstraße befindet sich der Geltungsbereich des rechtskräftigen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 166V „Wohnen am Hafen“. Hier ist für einen Teilbereich ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

➤ **geplante Bauleitplanung**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Norden wird im Parallelverfahren geändert. Durch die 94. FNP-Änderung erfolgt eine Umwandlung von Teilen der Bahnflächen in Sonstige Sondergebiete und Grünflächen.

Im Südwesten wird derzeit der Bebauungsplan Nr. 179 aufgestellt. Zielsetzung ist die Ausweisung eines Sonstiges Sondergebietes zum touristischen Wohnen und eines Allgemeinen Wohngebietes. Im Parallelverfahren wird dort die 92. Änderung des Flächennutzungsplanes zur Umwandlung einer Wohnbaufläche in ein Sonstiges Sondergebiet durchgeführt. Ebenfalls südwestlich befindet sich der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 144. Für den B-Plan liegen ein Aufstellungsbeschluss, jedoch noch keine Grundzüge der Planung vor.

2. ANLASS UND ZWECKE DER PLANUNG

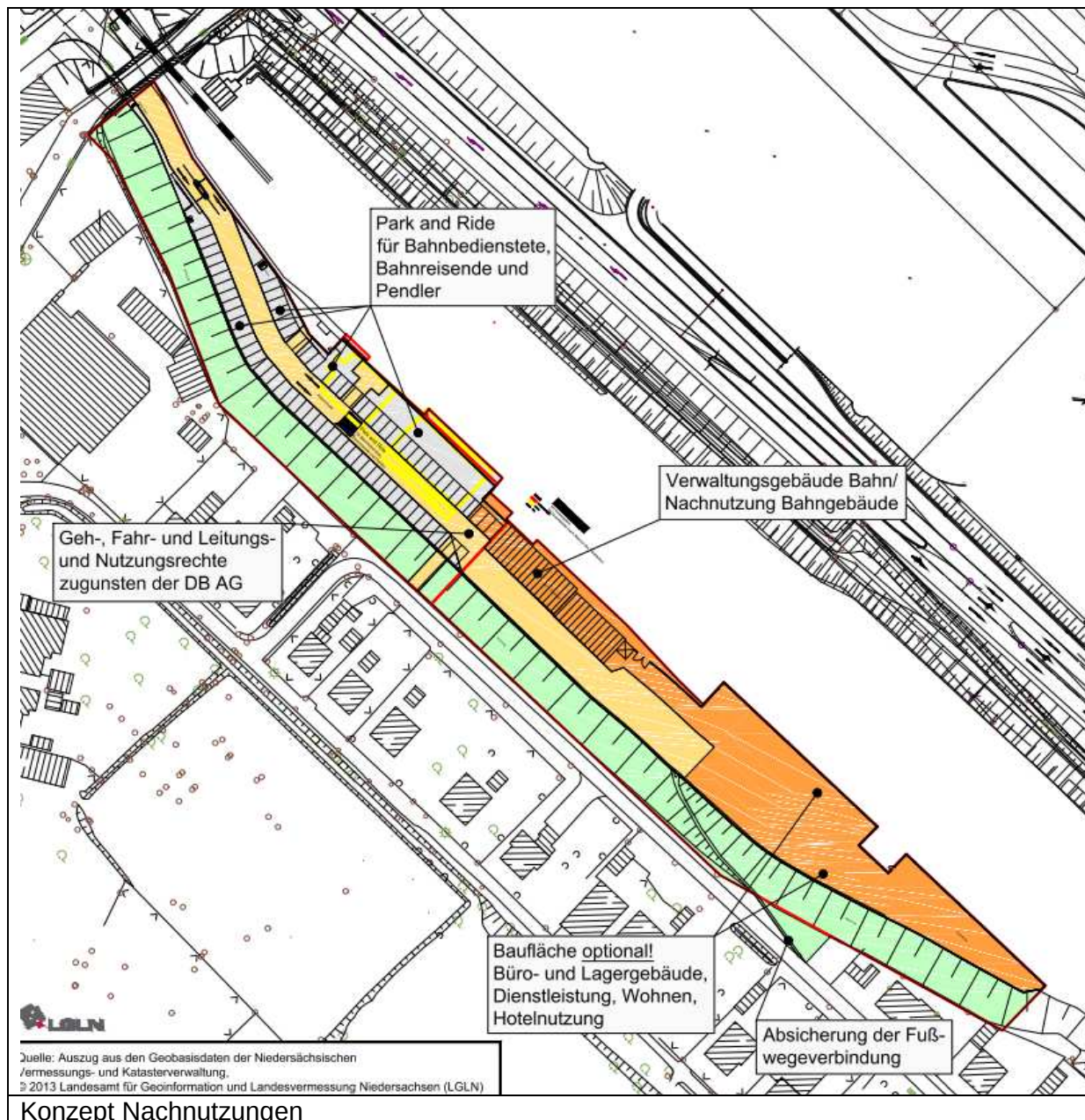
Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 191 soll eine adäquate Nachnutzung des Bahnhofs Norddeich durch Park an Ride Stellplätze und bahnhofsnahe Infrastruktur sichergestellt werden.

Der Rat der Stadt Norden hat am 17.09.2013 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 191 „Bahnhof Norddeich“ beschlossen. Notwendig war der Aufstellungsbeschluss, um die städtebauliche Entwicklung auf der betroffenen Fläche, welche in Teilbereichen für Bahnzwecke nicht mehr benötigt wird, nicht zu gefährden. Diese Fläche, gewidmet für den Bahnbetrieb, wurde verkauft und in großen Teilen für bahverkehrsfremde PKW-Stellplätze benutzt. Nach erfolgter gerichtlicher Klärung der Zulässigkeit wurden mit der Reederei Norden-Frisia AG Gespräche über die künftige Nutzung der Flächen-Teilbereiche geführt.

Dem Bebauungsplan Nr. 191 liegt nunmehr folgendes Nutzungskonzept zugrunde:

- Der nordwestliche und mittlere Bereich soll als Park and Ride Anlage für Bahnbedienstete, Bahnreisende und Pendler genutzt und als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die Nutzung der Parkplätze ist dabei ausschließlich auf die Tageszeit zwischen 6.00 und 22.00 Uhr beschränkt.
- Im südöstlichen Abschnitt des Plangebietes sollen Bauflächen entstehen, wo Gebäude für Büro- und Lagerzwecke und Dienstleistungen sowie untergeordnet betriebsbezogenes Wohnen entstehen können. Auch eine Hotelnutzung soll möglich sein. Für diesen Bereich wird ein Sondergebiet festgesetzt.
- Das bestehende Bahngelände soll noch für einen längeren Zeitraum als Verwaltungsgebäude für die Bahn genutzt werden; dieses liegt außerhalb des Plangebietes.
- Die Böschung mit vorhandener Bepflanzung und Graben bleibt unverändert.
- Bereichsweise sind Geh-, Fahr- und Leitungsrechte sowie Nutzungsrechte der DB AG zu berücksichtigen.

In der nachfolgenden Übersicht ist das Nutzungskonzept dargestellt.



Das Nutzungskonzept der Stadt Norden wurde am 09.12.2014 durch den Rat der Stadt als Grundlage für die Bauleitplanung beschlossen. Auf der Grundlage dieses Nutzungskonzeptes sollen nunmehr die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nachnutzung des ehemaligen Bahnhofsgeländes geschaffen werden. Durch den Bebauungsplan Nr. 191 sollen folgende grundsätzliche Festsetzungen erfolgen:

- Geh- Fahr- und Leitungsrechte zur Absicherung der Wegerechte der DB Ag,
- Verkehrsflächen zur Absicherung der Park an Ride Plätze mit Zufahrten,
- Sonstiges Sondergebiet zur Absicherung der hochbaulichen Nutzungen,
- Grünflächen zur Absicherung der bestehenden Böschung mit Bepflanzung und Graben.

Der Flächennutzungsplan muss im Parallelverfahren geändert werden, um die Entwicklungserforderlichkeit gem. § 8 Abs. 2 BauGB zu erfüllen.

3. WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG: GRUNDLAGEN UND ERGEBNISSE DER ABWÄGUNG

3.1 Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

3.1.1 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB

Die Stadt Norden hat die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung, unterrichtet. Hierzu konnten die Planunterlagen vom 22.02.2016 bis zum 11.03.2016 im Rathaus der Stadt Norden eingesehen werden. Zudem wurde eine Bürgerversammlung am 03.03.2016 im Rathaus der Stadt Norden durchgeführt. Von den Bürgern wurden insbesondere Anregungen zum Lärmschutz vorgetragen, die zur Kenntnis genommen werden. Zusätzlich wurden auch noch zwei schriftliche Stellungnahmen abgegeben.

- *In einer Stellungnahme wurde zum Parkplatz ein alternatives Lärmschutzsystem, das mit einer Bepflanzung kombiniert ist, angeregt.*

Die Hinweise zur Ausführung der Lärmschutzwand werden zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan setzt lediglich die Länge, die Höhe und das Schalldämm-Maß fest. Die weitere Ausführung und Materialbestimmung erfolgt außerhalb des Bauleitplanverfahrens.

- *In zwei Stellungnahmen wurden grundsätzliche Bedenken gegen den Parkplatz und die dort geplante Lärmschutzwand vorgetragen. Neben Auswirkungen durch Lärm werden auch Beeinträchtigung der Sicht und gestalterische Beeinträchtigungen befürchtet. Es wurde angeregt, das Bauvorhaben zu stoppen bzw. auf nur als Bedarfsparkplatz zuzulassen. Für die Lärmschutzwand wurde die Ausführung als Gabione angeregt.*

Die Stadt bleibt bei der Zielsetzung der Sicherung von bahnhofsnahe Infrastruktur, um die Versorgung zu verbessern. Es wurde eine ausreichende Konfliktbewältigung durchgeführt, so dass die Stadt im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis kommt, die Planung fortzuführen. Zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde ein Immissionsschutzgutachten erstellt. Durch die Lärmschutzwand und die Beschränkung der Betriebszeiten des Parkplatzes sind ausreichende Maßnahmen zur Konfliktbewältigung und zum Schutz vor einer Lärmbelästigung vorgesehen (siehe auch Kapitel 3.2.1).

Bei der Anlage des Zaunes sind die erforderlichen Grenzabstände von $\frac{1}{2}$ H gemäß der NBauO zu berücksichtigen. Für die Zaunanlage mit einer Höhe von 2,50 m zuzüglich des Höhenunterschiedes durch die Böschung von ca. 3,50 m ergibt sich bei $\frac{1}{2}$ H ein erforderlicher Abstand von rd. 3,0 m, dieser wird nicht überschritten. Eine gestalterische Vorschrift wird nicht für erforderlich gehalten und lässt sich aus der bestehenden Situation auch nicht ableiten. Im Übrigen wird die Lärmschutzwand durch die vorhandene Böschungsbepflanzung abgeschirmt.

3.1.2 Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung frühzeitig unterrichtet und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgefordert.

Die in der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen und Hinweise der Stellungnahmen werden wie folgt abgewogen:

Entwässerungsverband Norden

Der Entwässerungsverband fordert aufgrund der angespannten Entwässerungssituation in Norddeich den Nachweis der schadlosen Oberflächenentwässerung und eine Regenrückhaltung. Die Anforderung zum Nachweis einer schadlosen Oberflächenentwässerung wird berücksichtigt. Es wurde ein Entwässerungskonzept auf der Grundlage einer Baugrunduntersuchung erstellt. Demnach kann das Oberflächenwasser im Plangebiet schadlos versickern. Die geforderte Rückhaltung ist nicht erforderlich.

Deutsche Bahn Immobilien

Von der DB Immobilien liegen zwei Stellungnahmen vor. Hierzu erfolgt eine telefonische Rücksprache, die zu folgender Klarstellung führte: Die Bedenken im Schreiben vom 08.03.2016 beziehen sich nur auf die Grundstücke der DB, die in den Geltungsbereich mit einbezogen wurden und in der Stellungnahme vom 11.03.2016 auf einem Lageplan markiert sind. Die Bedenken können ausgeräumt werden, wenn die betreffenden Flächen als Flächen für Bahnanlagen festgesetzt oder aus dem Geltungsbereich herausgenommen werden. Die DB-Flächen betreffen Standorte von Masten für Versorgungsleitungen der Bahn mit den erforderlichen Abstandsflächen. Der Mast 36/11 befindet sich am nordöstlichen Plangebietsrand im Bereich der Zufahrt zum Gelände. Der Mast 36/5 befindet sich am östlichen Plangebietsrand am ehemaligen Standort des nicht mehr vorhandenen Bahngebäudes. Die Standorte der Masten einschließlich der Masten wurden aus dem Geltungsbereich ausgenommen. Zusätzlich wurde auch das Flurstück 36/5 und der Teil des Flurstücks 36/6 mit dem Bahngebäude aus dem Geltungsbereich übernommen, da diese Flächen nicht entwidmungsfähig sind. Dieses gilt auch für das Flurstück 36/4 mit unterirdischen Leitungen. Dieses wird nachrichtlich als Bahnanlage übernommen, kann aber als Parkplatz mit Zufahren genutzt werden. Mit diesen Änderungen dürften die Bedenken nunmehr ausgeräumt sein.

Die Ausführungen im Schreiben vom 08.03.2016 zu den Angelegenheiten (Kaufvertrag, Rückbau von Gebäuden etc.) der Reederei Frisia AG sind als Hinweise zu verstehen und stehen der Planung nicht entgegen. Bezüglich der planfestgestellten Betriebsanlagen im Plangebiet, die rückgebauten Gebäude und den Kaufvertrag sowie die Ver- und Entsorgungsanlagen externer Betreiber wurde die Abwägung ergänzt.

Die grundsätzlichen Hinweise und Auflagen im Schreiben vom 08.03.2016 zum Bahnbetrieb sind allgemeiner Art und sind bei Planungen entlang der Bahn grundsätzlich zu beachten. Hierzu wurde ebenfalls die Abwägung ergänzt.

Eisenbahn-Bundesamt/Außenstelle Hannover

Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Bauleitplanung nicht berührt bzw. werden in der Planung ausreichend berücksichtigt. Insofern bestehen keine Bedenken.

Vodafone Kabel Deutschland

Die Vodafone Kabel Deutschland weist auf die wirtschaftlichen Bedingungen zur Erschließung des Plangebietes mit ihren Anlagen hin; i.d.R. ist eine Beteiligung an den Erschließungskosten erforderlich. Die Hinweise werden beachtet.

EWE Netz GmbH

Die EWE Netz weist auf Versorgungsanlagen (20KV-Kabel und Fernmeldekabel) im Plangebiet hin, die erhalten und nicht beeinträchtigt werden dürfen. Die Hinweise werden beachtet. Der Betrieb und die Unterhaltung dieser Anlagen werden durch die Eintragung beschränkter persönlicher Dienstbarkeiten sichergestellt.

LGLN, Katasteramt Norden

Das Katasteramt weist darauf hin, dass die bisherige Plangrundlage nicht ausreichend ist und nicht bescheinigt werden kann. Die Entwurfsfassung des Bebauungsplanes wurde für die Entwurfsfassung auf der aktuellen Katastergrundlage des Katasteramtes erstellt.

LGLN, Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst weist darauf hin, dass derzeit nicht unterstellt werden kann, dass keine Kampfmittel im Plangebiet vorliegen und dass eine Luftbildauswertung möglich ist. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Vorbelastung durch die Nutzung der Bahn und der bereits größtenteils erfolgten Umsetzung der Planung wird kein Handlungsbedarf gesehen. Eine Luftbildauswertung wird nicht für erforderlich gehalten.

Landkreis Aurich

Der Landkreis hat darauf hingewiesen, dass eine naturschutzfachliche Stellungnahme aufgrund des fehlenden Umweltberichtes noch nicht möglich ist. Der Hinweis wird beachtet. Ein Umweltbericht wurde erstellt und dem Entwurf der Begründung beigelegt.

Zudem hat der Landkreis auf widersprüchliche Aussagen im Schallschutzgutachten in Bezug auf die Zusatz- und Vorbelastung sowie in Bezug auf vorhandene Bebauungsplangebiete hingewiesen. Auch wurde im Sondergebiet die Gewerbelärmvorbelastung nicht berücksichtigt. Das Lärmschutzgutachten wurde für die Entwurfsfassung in Bezug auf Vorbelastung und Zusatzbelastung korrigiert und um die Auswirkungen des Gewerbelärms auf das Sondergebiet ergänzt. Der Schutzanspruch für das Sondergebiet wurde konkretisiert. Die Begründung wurde um Aussagen zum B-Plan 144, für den ein Aufstellungsbeschluss gilt, ergänzt.

Zur Sicherung der schadlosen Oberflächenentwässerung fordert der Landkreis ein Entwässerungskonzept. Die Anregung wird berücksichtigt. Es wurde ein Entwässerungskonzept auf der Grundlage einer Baugrunduntersuchung erstellt. Demnach kann das Oberflächenwasser im Plangebiet schadlos versickern. Die geforderte Rückhaltung ist nicht erforderlich.

Des Weiteren wurden vom Landkreis Hinweise zu den Anforderungen an die Löschwasserversorgung, zum Umgang mit Bodenkontaminationen, zur Verwertung von Recyclingschotter und zur Wiederaufnahme natürlicher Bodenfunktionen bei verdichteten Bodenflächen gegeben. Die Hinweise werden beachtet und in die Plangrundlagen aufgenommen.

Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz Aurich

Gegen die Planungen bestehen seitens des Landesbetriebes keine Bedenken, da wesentliche Auswirkungen auf den Wasserhaushalt nicht erwartet werden. Aussagen zur Oberflächenentwässerung konnten noch nicht getroffen werden, da ein Oberflächenentwässerungskonzept nicht vorliegt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Ein Entwässerungskonzept wurde erstellt, demnach ist eine Versickerung möglich.

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Außenstelle Aurich

Die Landesbehörde hat nach dem Ursprung der Verkehrsdaten der B72n gefragt und geht davon aus, dass die angesetzte Verkehrsbelastung auf Erhebungen der Stadt Norden beruht. Auf Seite 15 des Lärmschutzgutachtens ist ausgeführt, dass die Verkehrsdaten der B72n von der Stadt zur Verfügung gestellt wurden und diese durch eine Verkehrserhebung eingeholt wurden.

Weiter weist die Landesbehörde darauf hin, dass Straßenbaulastträger der B 72 von jeglichen Forderungen (insbesondere Lärmschutz), die sich aus der o. a. Bauleitplanung ergeben können, freizustellen ist. Hierzu wird ein Hinweis in die Plangrundlagen aufgenommen.

Abschließend weist die Landesbehörde darauf hin, dass Kompensationsmaßnahmen im Nahbereich von Bundes- oder Landesstraßen mit ihr abzustimmen sind. Der Hinweis wird beachtet.

Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband

Der OOVW hat auf vorhandene Versorgungsanlagen hingewiesen, diese dürfen nicht beeinträchtigt werden. Umlegungsarbeiten können nur zu Lasten des Veranlassers erfolgen. Der Hinweis wird beachtet. Im Plangebiet befinden sich nur Hausanschlussleitungen. Die Hauptversorgungsleitungen liegen außerhalb des Plangebiets in öffentlichen Straßen. Die Festsetzung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes ist daher nicht erforderlich. Zudem hat der OOVW auf die Anforderungen des Brandschutzes und zur Löschwasserversorgung hingewiesen. Die allgemeinen Hinweise werden beachtet.

Ostfriesische Landschaft, Archäologische Forschungsstelle

Es bestehen aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege keine Bedenken. Die in der Stellungnahme genannten Hinweise zum Umgang mit Bodenfunden (Boden- und Baudenkmale) wurden in die Planunterlagen aufgenommen.

Wirtschaftsbetriebe der Stadt Norden GmbH

Das Plangebiet liegt in dem Strom- und Gasversorgungsgebiet der Wirtschaftsbetriebe. Bei Tiefbaumaßnahmen ist die Leistungsschutzanweisung zu beachten. Der Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen der Wirtschaftsbetriebe werden durch die Eintragung beschränkter persönlicher Dienstbarkeiten sichergestellt. Die Leistungsschutzanweisung wird beachtet.

3.1.3 Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB

Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erfolgt mit den vorliegenden Unterlagen eine öffentliche Auslegung der Pläne mit den wesentlichen bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen. Gemäß § 4 Abs. 2 BauGB werden parallel die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingeholt. Hierzu wird im weiteren Verfahren ausgeführt.

3.2 Abwägung der betroffenen Belange

3.2.1 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Folgende **Geräuschquellen außerhalb des Plangebietes** sind zu berücksichtigen:

- Verkehrslärm der Ortsumgehung B 72n
- Verkehrslärm der Bahnstrecke 1574 (Abschnitt Norddeich)
- Gewerbelärm durch die Großparkplätze an der B 72N für die Nutzer des Fährverkehrs
- Gewerbelärm aus dem Hafenbereich
- Gewerbelärm durch den Parkplatz beim Hotel Fährhaus

Die **Geräuschquellen innerhalb des Plangebietes** sind durch die Nutzung der Stellplätze und den Verkehr durch die von der Reederei Frisia AG betriebenen privaten Stellplatzfläche „Park & Ride“ zu erwarten. Die Nutzung dieser Flächen erfolgt ausschließlich tagsüber. Ein Betrieb nach 22 Uhr ist seitens der Reederei Frisia AG nicht vorgesehen. In den Sommermonaten ist der Parkplatz ab 20:30 Uhr (im Winter um 19:30 Uhr) geschlossen. Dieses wird entsprechend ausgeschildert. Innerhalb der privaten Stellplatzfläche „Park & Ride“ lassen sich maximal rd. 120 Einstellplätze realisieren.

Im geplanten Sondergebiet im Südosten sind seitens der Reederei Frisia AG keine größeren baulichen Anlagen geplant, eventuell soll ein kleines Mehrzweckgebäude errichtet werden. Ein Verkehr in der Nachtzeit erfolgt hier jedoch nicht. Ein Hotelbetrieb ist zulässig.

Im mittleren Sondergebiet befindet sich ein bestandsgenutztes Betriebsgebäude der Deutschen Bahn. Nächtliche Pkw-Bewegungen finden nur in geringem Umfang statt; es sind lediglich 2 bis 3 Fahrten durch Bahnbedienstete zu erwarten. Die Parkvorgänge finden hinter dem Bahngelände statt und werden hierdurch von den schutzwürdigen Immissionsorten abgeschirmt.

Schutzwürdige Nutzungen innerhalb des Plangebietes können im Sondergebiet mit der Zulässigkeit von Büro- und Verwaltungsnutzungen oder einer Hotelnutzung entstehen. Dem Sondergebiet wird aufgrund der Zulässigkeit von Betriebsleiterwohnungen und Übernachtungsmöglichkeiten der Schutzanspruch eines Mischgebietes zugeordnet.

Schutzwürdige Nutzungen außerhalb des Plangebietes sind die angrenzenden Siedlungen mit Wohnhäusern und Ferienwohnungen an der Molenstraße und westlich der Tunnelstraße (rechtskräftiger B-Plan 166 V und in der Aufstellung befindliche B-Pläne 179, 144). Da hier vorrangig eine Bestandssicherung von Dauerwohnen und Ferienwohnen erfolgen soll, wird der Schutzanspruch eines allgemeinen Wohngebietes angesetzt.

Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 der DIN 18005 gegenüber Verkehrslärm	
Mischgebiet	60/50 dB(A) tags/nachts
Eingeschränktes Gewerbegebiet	65/55 dB(A) tags/nachts
Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm gegenüber Gewerbelärm	
Allgemeines Wohngebiet	55/40 dB(A) tags/nachts
Mischgebiet	60/45 dB(A) tags/nachts
Die Immissionsrichtwerte gelten auch dann überschritten, wenn einzelne Geräuschspitzen im Tagzeitraum mehr als 30 dB(A) und im Nachtzeitraum mehr als 20 dB(A) über den Richtwerten liegen.	

Zur Konfliktbewältigung der schutzwürdigen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes gegenüber den relevanten Lärmquellen wurde ein Lärmschutzgutachten von der Firma itap aus Oldenburg¹ erstellt. Die Untersuchungen ergaben folgende Ergebnisse:

- **Konfliktbewältigung der schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes**
- **Verkehrslärm**
- Unter Berücksichtigung der Gesamtbelastung durch die Verkehrsgereusche der Ortsumgebung B_{72n} und der Bahnstrecke 1574 ergeben sich im Tagzeitraum Beurteilungspegel von bis 65 dB(A) und im Nachtzeitraum von bis zu 60 dB(A).
- Hierdurch kommt es im Sondergebiet tagsüber zu Überschreitungen von bis 5 dB(A) und nachts zu Überschreitungen bis zu 10 dB(A) der Orientierungswerte von 60/50 dB(A) für Mischgebiete. Aktiver Schallschutz kommt aufgrund der geringen Flächenkapazitäten, der schmalen Grundstücke und den erforderlichen Abständen zu den Bahnanlagen nicht in Betracht. Daher werden die Überschreitungen zugunsten der Schaffung von bahnhofsnahe Infrastruktur in Kauf genommen. Zudem besteht die Möglichkeit, durch den Baukörper selbst eine Abschirmung gegenüber den schutzwürdigen Nutzungen herzustellen und schutzwürdige Wohn- und Schlafräume sowie Außenwohnbereiche auf der lärmabgewandten Seite einzurichten.
- Aufgrund der hohen Außenlärmpegel durch die Immissionen aus Straßen- und Schienenverkehr müssen passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Mindestschalldämm-Maßen für die Außenbauteile von Gebäuden festgesetzt werden.
- Das gegenüber Verkehrslärm schutzwürdige Sondergebiet befindet sich nach DIN 4109 innerhalb der Lärmpegelbereiche III bis IV. An die Außenbauteile von schutzbedürftigen Wohnräumen (z. B. Wohnräume und Schlafräume) sowie von Büroräumen, die der Geräuschquelle zugewandt sind, sind erhöhte Anforderungen bezüglich des Schallschutzes zu stellen.

Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen			
Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel dB(A)	Erforderliches bewertetes Schalldämm-Maß $R'_{w,res}$ der Außenbauteile in dB	
		Wohnräume	Büroräume (falls vorhanden)
III	61-65	35	30
IV	66-70	40	35

- Die Berechnung der konkreten Schalldämmwerte erfolgt im Genehmigungsverfahren unter Berücksichtigung der Tabellen 9 und 10 der DIN 4109. Die aufgeführten bewerteten, resultierenden Luftschalldämm-Maße dürfen vom Luftschalldämm-Maß der gesamten Außenbauteile eines schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109 nicht unterschritten werden.
- Schlafräume, an denen im Nachtzeitraum Außenlärmpegel > 45 dB(A) auftreten, müssen mit schallgedämpften Lüftungssystemen ausgestattet werden, um eine Belüftung der Räume auch bei geschlossenem Fenster sicherzustellen.

¹ itap GmbH, Marie-Curie-Straße 8, 26129 Oldenburg, Projekt Nr. 2593-15-g-hi vom 30.03.2016 und schalltechnische Stellungnahme Projekt Nr. 2593-15-g-hi-ST02 vom 11.05.2016

- Offene Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone, Loggien, etc.) sind nur auf der schallabgewandten Seite potentieller Gebäude zulässig. Alternativ können die Außenbereiche auch durch eine mindestens 2 m hohe Abschirmung geschützt werden.

- **Gewerbelärm**

Für das Sondergebiet ist festzustellen, dass durch die Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte von 60/45 dB(A) für ein Mischgebiet um mehr als 6 dB(A) unterschritten werden.

- **Konfliktbewältigung der schutzwürdigen Nutzungen außerhalb des Plangebietes**

Die Berechnungsergebnisse unter Berücksichtigung der gewerblichen Vorbelastung aus dem Hafenbereich, den Großparkplätzen und dem Parkplatz beim Fährhaus führten zu folgenden Ergebnissen:

- Aufgrund der gewerblichen Vorbelastung aus dem Hafenbereich kommt es durch die die Parkplatznutzung am nächstgelegenen Immissionspunkt (zweigeschossiges Gebäude Molenstraße Nr. 12) zu einer geringen Überschreitung des Immissionsrichtwertes. Daher ist hier eine Lärmschutzwand in ca. 2 m Höhe und 38 m Länge erforderlich. Die Lärmschutzwand wird im Bebauungsplan festgesetzt. Um einen Ausgleich für den bisherigen Schallschutz durch das entfallende Bahngelände im Nordosten gegenüber der im Südwesten gelegenen Wohnbebauung zu sichern, wird die Lärmschutzwand vorsorglich in einer Höhe von 2,50 m und einer Länge von 125 m festgesetzt. Zum Nachweis dieser Maßnahme wurde eine schalltechnische Stellungnahme² erbracht.
- Für den „Park and Ride“ Platz wird eine Festsetzung zur zeitlichen Beschränkung auf die Tageszeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr aufgenommen. Die Anzahl der Einstellplätze in der privaten Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Park and Ride“ wird auf 120 Parkplätze begrenzt. Dieses entspricht den in das Lärmschutzgutachten eingestellten Betriebsbedingungen.
- Der bahnbetriebliche Verkehr führt zu keiner Überschreitung der Richtwerte. Auch sind keine Konflikte im Hinblick auf Spitzenpegel erzeugende Geräuschereignisse zu erwarten.
- Für das Sondergebiet werden Emissionskontingente festgesetzt, die sicherstellen, dass es an der schutzwürdigen Bebauung zu keiner Überschreitung der Richtwerte kommt. Aufgrund der gewerblichen Vorbelastung ist – insbesondere in der Nachtzeit – ist hier keine lärmintensive Nutzung möglich. Im Bedarfsfall sind im Baugenehmigungsverfahren entsprechende Schallschutzmaßnahmen zu prüfen und festzulegen.

² Schalltechnische Stellungnahme Büro itap, Projekt Nr. 2593-15-g-hi-St01 vom 17.02.2016

3.2.2 Belange der DB AG

Die Umnutzung des Bahnhofsgeländes ist durch den freihändigen Verkauf des Geländes an die Reederei Frisia AG mit der DB AG abgestimmt.

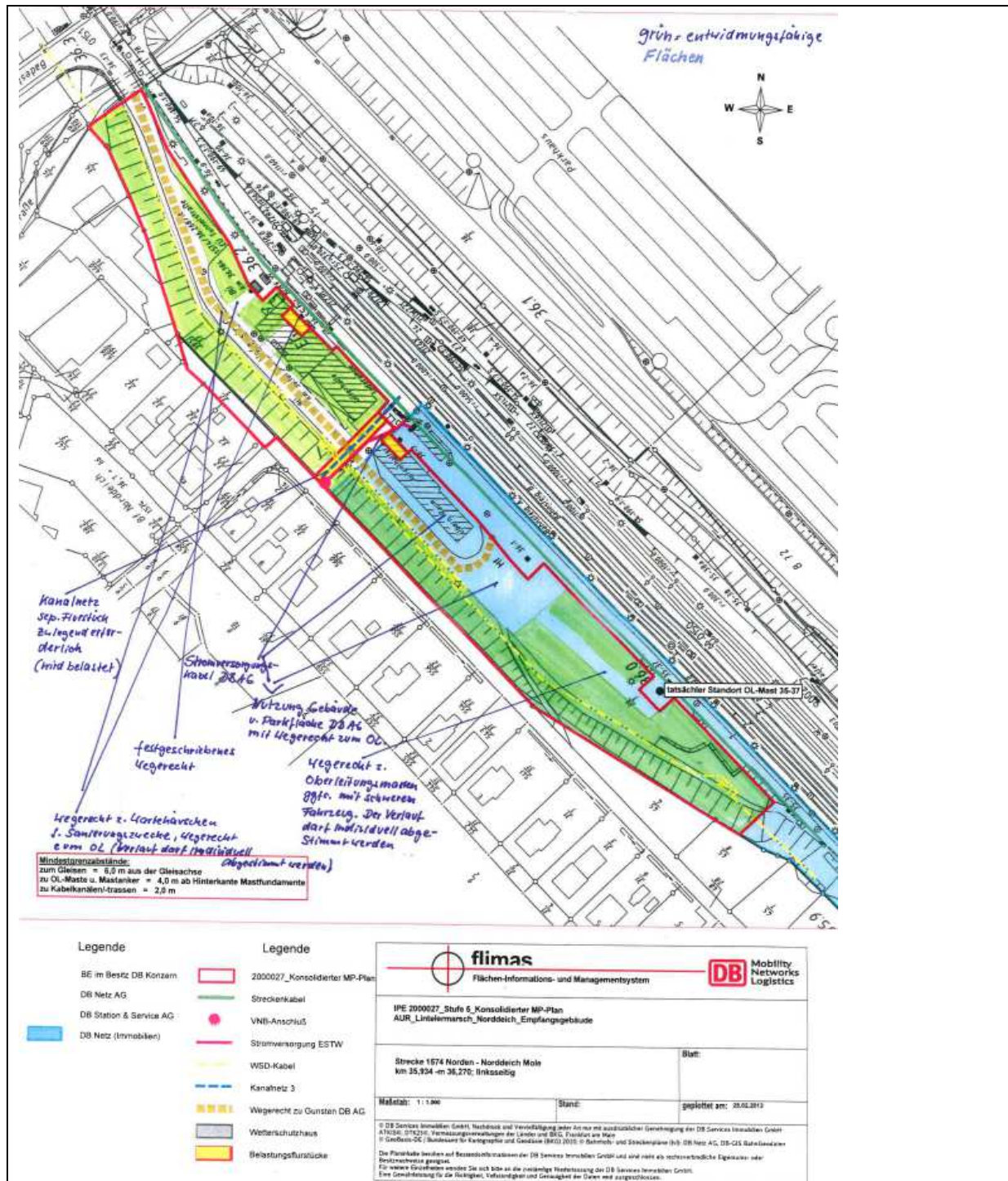
Auf dem in das Eigentum der Reederei Frisia AG übergegangenen Grundstück der Bahn befinden sich bahnbetriebsnotwendige Anlagen und Nutzungen, die teilweise mit Wegerechten behaftet sind und nicht entwidmungsfähig sind. Für die Fläche mit dem Kanalnetz für Regenwasser- und Abwasser ist entsprechend dem Kaufvertrag eine zwingende Vermessung erforderlich und auch durchgeführt worden, so dass für diesen Bereich ein eigenständiges Flurstück (36/4) vorliegt. Dieses Flurstück wird nachrichtlich als Fläche für Bahnanlagen übernommen.

Mit Ausnahme der weiterhin benötigten technischen Anlagen und Wegerechte, die durch Geh-, Fahr – und Leitungsrechte gesichert werden, sind auf den übrigen Flächen die Voraussetzungen für eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken gegeben. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVG) berühren. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat mit Schreiben vom 22.02.2016 keine Bedenken gegen die Planung geäußert.

Zudem ist auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtes Oldenburg vom 25.09.2014 (Az.: 4 B 1758/14) hinzuweisen. Demnach ist davon auszugehen, dass durch die Übereignung der Bahnfläche an die Reederei Frisia AG die betreffende Fläche zu Bahnzwecken nicht mehr benötigt wird und diese eine Verkehrsfunktion im Sinne der Eisenbahnbetriebsbezogenheit nicht mehr erfüllt. Dieses lässt sich nach Aussagen der Rechtsprechung aus § 6 Nr. 3 Abs. 2 des Kaufvertrages ableiten, wonach die nicht betroffenen und neu vermessenden Teilflächen als selbständige Grundstücke freistellungsfähig sind. Des Weiteren lässt sich nach Aussagen der Rechtsprechung aus der Rückbauverpflichtung von Bahngebäude und Stellwerk ableiten, dass diese Objekte eine Eisenbahnverkehrsfunktion nicht mehr erfüllen und mit der übrigen Teilfläche durch die deutsche Bahn freigegeben werden können.

Der Rückbau des ehemaligen Stellwerks und der Rückbau des Bahnhofsgeländes sind bereits erfolgt. Für die Rückbaumaßnahmen wurde zwischenzeitlich die Plangenehmigung mit Auflagen erteilt. Die hieraus entstehende Problematik durch den wegfallenden Immissions- und Sichtschutz wurde zwischenzeitlich gelöst. In einem Erörterungstermin am 14.01.2016 mit Vertretern der Reederei Frisia, der Deutschen Bahn, der Stadt Norden und Fachplanungsbüros wurde eine Verlängerung der durch die Bauleitplanung für die Parkplatznutzung erforderlichen Lärmschutzwand als Ausgleich für den Gebäudeabriss des Bahngebäudes positiv bewertet. Nach interner Abstimmung hat die Deutsche Bahn dieser Maßnahme zugestimmt, so dass die Wand in der erforderlichen Länge festgesetzt wurde. Es wurde ein Nachweis erbracht, dass die betroffenen Anwohner sich mit der Ausgleichsmaßnahme nicht schlechter stellen als vor dem Gebäudeabriss. Der durch den Gebäudeabriss ggf. herzustellende Windschutz ist nach dem o.g. Abstimmungsgespräch nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Im Plangebiet sind zudem verschiedene betriebsnotwendige Nutzungs- und Wegerechte der DB AG zu berücksichtigen. Die Ansprüche sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.



Auf dem Gelände der Bahnanlagen befinden sich auch verschiedene Versorgungsanlagen wie Kanalnetze und Streckenkabel der DB. Die Zuwegung zu den bahnbetrieblichen Anlagen und vorhandene Wegerechte werden durch die Festsetzung von Geh-, Fahr und Leitungsrechten zugunsten der DB AG sichergestellt. Ein ggf. erforderliches Entwurmungsverfahren kann unabhängig vom Bauleitplanverfahren erfolgen.

Zu berücksichtigen ist weiterhin der westlich des Bahngeländes vorhandene Regenwasser- und Abwasserkanal auf dem herausparzellierten Flurstück 36/4 und die Nutzung der jeweiligen Eigentümer der Flurstücke 48/28 und 36/7. Hier wird ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der jeweiligen Eigentümer der Flurstücke 48/28 und 36/7 aufgenommen.

Auf dem Gelände der Bahnanlagen befinden sich auch verschiedene Versorgungsanlagen anderer Betreiber. Diese sind Stromleitungen der EWE, Telekommunikationsleitungen der Deutschen Telekom AG, Leitungen für Signal-, Steuer und Fernmeldekabel der Bundeswasserstraßenverwaltung N-W Wasser- und Schifffahrtsamt Aurich, Fernmeldekabel der DB Fernverkehr AG und der DB Regio AG sowie Stromversorgungskabel der Stadtwerke Norden. Der Betrieb und die Unterhaltung dieser Anlagen werden durch die Eintragung beschränkter persönlicher Dienstbarkeiten sichergestellt.

Am Böschungsfuß befindet sich zudem ein Entwässerungsgraben als Gewässer III. Ordnung, dessen Unterhaltung vertraglich vorgegeben ist. Der Graben wird in die Planzeichnung nachrichtlich übernommen.

Veränderungen und Maßnahmen an Dienstbarkeitsanlagen der DB AG dürfen nicht ohne Genehmigung des Dienstbarkeitsberechtigten der DB AG erfolgen. Folgende grundsätzliche Hinweise und Auflagen sind zu beachten und zu berücksichtigen:

- *Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.*
- *Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall usw.). Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, elektromagnetische Beeinflussungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.*
- *Es sind grundsätzlich die Abstandsflächen gemäß LBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen einzuhalten. Für Abweichungen der LBO sehen wir keine Veranlassung. Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden, erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.*
- *Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.*
- *Auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften muss jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden.*

- *Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.*
- *Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z. B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.*

Bezüglich der Immissionen ist im Kaufvertrag eine Immissionsduldung aufgenommen. Zudem wurde im Rahmen dieser Bauleitplanung zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse Immissionsschutzgutachten erstellt (siehe Kapitel 3.2.1). Um ein widerrechtliches Betreten und Befahren auszuschließen, ist im Kaufvertrag eine Einfriedung vorgeschrieben. Zum Nachweis der schadlosen Ableitung des Oberflächenwassers wird ein Entwässerungskonzept erstellt (siehe Kapitel 3.2.5).

3.2.3 Altlasten

Unter dem ehemaligen Bahnhofsgelände waren 4 Öltanks im Keller gelagert. Diese wurden bei den Abbrucharbeiten des Gebäudes Anfang 2014 ausgebaut. Die Tanks waren trocken ohne Restinhalt und stark verrostet. Die Tanks wurden demontiert, in bereitgestelltem Container der Abbruchfirma verladen und anschließend über die Abbruchfirma entsorgt. In der frühzeitigen Beteiligung der Fachbehörden wurden keine Hinweise zu Altlasten vorgetragen.

3.2.4 Belange von Natur und Landschaft

Zur Eingriffsregelung und zum Nachweis der Kompensation wurde ein Umweltbericht erstellt. Zur Vermeidung wird eine Festsetzung zur Erhaltung von Bäumen und Gewässern aufgenommen, um die Gehölze und den Graben an der Böschung zu sichern. Gegenüber der Ausgangssituation, die zwischenzeitlich durch Anlage des Parkplatzes und durch Gebäudeabriss verändert ist, ergibt sich für den südöstlichen Bereich eine Erhöhung an versiegelter bzw. überbaubarer Fläche, die als Eingriff zu werten ist. Der Eingriff wird durch eine externe Kompensation ausglich.

3.2.5 Belange der Wasserwirtschaft

Die Entwässerung der Parkplatzflächen erfolgt derzeit durch eine Versickerung auf den unbefestigten Stellplatzflächen. Zum Nachweis der schadlosen Oberflächenentwässerung infolge der zusätzlichen Versiegelung durch weitere Baumöglichkeiten wurde auf der Grundlage einer Baugrunduntersuchung ein Entwässerungskonzept erstellt. Demnach kann das Oberflächenwasser im Plangebiet schadlos versickern.

3.2.6 Erschließung

Das Plangebiet ist verkehrlich an die Hafenstraße angebunden. Dort befindet sich eine Zufahrt zum Plangebiet; die Erschließung ist damit gesichert. Die Zufahrten zum Gelände werden durch eine Schrankenanlage geregelt. Die Überwegung über die Fläche für Bahnanlagen wird durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Flurstücke 36/3 und 36/6 sowie durch die Eintragung einer Baulast gesichert.

4. INHALTE DER BEBAUUNGSPLANES

4.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Im Plangebiet wird für den südöstlichen Bereich ein Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Nachnutzung Bahngelände“ ausgewiesen. Die Ausweisung eines Sonstigen Sondergebietes gemäß § 11 BauNVO ist dann erforderlich, wenn sich das Plangebiet von den Baugebieten gemäß § 2 bis 9 BauNVO wesentlich unterscheidet.

Das Erfordernis nach einer Ausweisung eines Sonstigen Sondergebietes ergibt sich insbesondere durch die Sicherstellung der Nutzung für gewerbliche Zwecke und Dienstleistungen sowie der Option, einen Hotelbetrieb anzusiedeln. Die zulässige Hotelnutzung stellt keinen Hotelbetrieb mit Erholungsfunktion dar, sondern soll als bahnhofsnahe Infrastruktur die Möglichkeit von kurzzeitigen Übernachtungen – analog einem Motel - ermöglichen. Daher ist ein solcher Betrieb auch nicht den typischen Beherbergungsbetrieben in Norddeich zuzuordnen. Aufgrund der atypischen Hotelnutzung und der ebenfalls an diesem Standort gewünschten Infrastruktur durch Dienstleistungen, Büro- und Verwaltung sowie Lagerflächen ist die gewollte Nutzung nicht aus den Baugebieten der BauNVO zu entwickeln und wird daher durch ein Sondergebiet planungsrechtlich gesteuert.

Diese Nutzungen im Sondergebiet werden durch eine textliche Festsetzung gesichert. Das betriebsbezogene Wohnen ist ausnahmsweise für den Hotelbetrieb zulässig.

Es werden zwei Vollgeschosse und eine Grundflächenzahl von 0,8 festgesetzt. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 12 m. Ein Höhenbezugspunkt in der privaten Verkehrsfläche ist in der Planzeichnung gekennzeichnet.

Im Südosten wird eine größere überbaubare Fläche zugelassen, um einen ausreichenden Planungsspielraum für die mögliche Bebauung zu sichern.

4.2 Verkehrsflächen

Die Flächen für die Park and Ride Nutzung werden als private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gemäß § 9 (1) Nr. 11 BauGB festgesetzt.

4.3 Grünflächen

Der Böschungsbereich mit Anpflanzung wird als private Grünfläche gemäß § 9 (1) Nr. 15 BauGB ausgewiesen und mit einer Bindung für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern und Gewässern gemäß § 9 (1) Nr. 25b BauGB belegt.

4.4 Bahnanlagen, Geh-, Fahr—und Leitungsrechte

Die bahneigenen Wegerechte werden durch Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zugunsten der DB AG gesichert. Zur Sicherung des Regen- und Abwasserkanals wird ein Geh- Fahr und Leitungsrecht zugunsten der Eigentümer der angrenzenden Flurstücke festgesetzt und die Bahnanlage nachrichtlich übernommen.

4.5 Vorkehrungen zum Lärmschutz

Zum Schutz vor **Verkehrslärm** innerhalb des Plangebietes werden für das Sondergebiet passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.

- Die der Geräuschquelle zugewandten Außenbauteile von schutzbedürftigen Wohnräumen und Büroräumen sind entsprechend den in der Planzeichnung gekennzeichneten Lärmpegelbereichen der DIN 4109 auszuführen.
- Schlafräume mit einem nächtlichen Außenlärmpegel von mehr 45 dB(A) müssen mit schallgedämpften Lüftungssystemen ausgestattet werden.
- Offene Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone, Loggien, etc.) müssen abgeschirmt werden oder sind nur auf der schallabgewandten Seite zulässig.

Zum **Schutz vor Gewerbelärm** sind folgenden Maßnahmen erforderlich:

- Südwestlich des Parkplatzes wird eine Schallschutzwand in mindestens 2,50 m Höhe und mindestens 125 m Länge als Flächen für Vorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzt. Diese Wand erfüllt zusätzlich einen Schallschutz gegenüber Schienenlärm.

Ein Höhenbezugspunkt für die Wand wird im weiteren Verfahren in der Planzeichnung gekennzeichnet.
- Innerhalb der privaten Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Park and Ride“ wird die Nutzung auf einen Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr beschränkt. Die Anzahl der Einstellplätze wird auf 120 Parkplätze begrenzt.
- Im Sonstigen Sondergebiet sind nur Vorhaben (Betriebe und Anlagen) zulässig, deren Geräusche einen flächenbezogenen Schallleistungspegel von 53/39 dB(A) tags/nachts nicht überschreiten.

5. ERGÄNZENDE ANGABEN

5.1 Städtebauliche Daten

Geltungsbereich	9.066 m²
Sonstiges Sondergebiet	1.770 m ²
Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung	3.324 m ²
Bahnanlagen	340 m ²
Private Grünfläche mit Graben	3.632 m ²
Erhaltungsgebot	3.668 m ²

5.2 Hinweise zur Ver- und Entsorgung und zum Bodenschutz

Folgende allgemeine Hinweise sind zu beachten:

- *Als Grundschutzmaßnahme ist eine Löschwassermenge entsprechend der DVGW W 405 von mind. 1600 l/Min. bzw. 96 m³/h für einen Zeitraum von mind. 2 Stunden durch die Stadt Norden vorzuhalten. Die Versorgungsleitung ist als Ringsystem zu verlegen. Die Hydranten sind derart zu verorten, dass sie zu den Gebäuden/Lagerstätten einen Höchstabstand von max. 150 m nicht überschreiten. Die endgültige Anzahl und Standorte der Hydranten sind rechtzeitig mit meinem Brandschutzprüfer Herrn Meinke und dem zuständigen Stadt- oder Ortsbrandmeister abzustimmen. Sollte die Grundschutzmaßnahme durch die öffentliche Wasserversorgung nicht gewährleistet werden, ist sie durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.*
- *Sofern es im Rahmen der Bautätigkeiten zu Kontaminationen des Bodens kommt, ist meine Untere Bodenschutzbehörde unverzüglich zu informieren.*
- *Sofern im Rahmen von Baumaßnahmen Recyclingschotter als Bauersatzstoff eingesetzt werden soll, hat dieser hinsichtlich des Schadstoffgehalts die Zuordnungswerte Z 0 der LAGA-Mitteilung 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln“ (1997, 2003) zu erfüllen. Ein Einbau von Recyclingschotter mit einem Zuordnungswert von bis zu Z 2 der LAGA-Mitteilung 20 ist nur auf Antrag mit Genehmigung nach einer einzelfallbezogenen Prüfung durch meine Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde zulässig. Meine Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde behält sich vor, Nachweise anzufordern, aus denen hervorgeht, dass die Z 0-Werte der LAGA-Mitteilung 20 eingehalten werden.*
- *Die im Zuge von Baumaßnahmen verdichteten Bodenflächen, die nach Beendigung der Maßnahme nicht dauerhaft versiegelt werden, sind durch Bodenauflockerung (z. B. pflügen, eggen) in der Form wiederherzustellen, dass natürliche Bodenfunktionen wieder übernommen werden können.*

5.3 Daten zum Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluss 17.09.2013

Ortsübliche Bekanntmachung im Kurier und OZ am 10.07.2014
und durch Aushang im Rathaus vom 10.07.2014
bis 25.07.2014

Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB am 03.03.2016

Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB mit Schreiben vom 18.02.2016
mit Frist zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 11.03.2016

Beschluss über den Entwurf und die Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2)
BauGB der Planung: --

Ortsübliche Bekanntmachung

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB

Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB mit Schreiben vom
mit Frist zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum

Satzungsbeschluss durch den Rat

Ausarbeitung des Bebauungsplanes Nr. 191



NWP Planungsgesellschaft mbH
Gesellschaft für räumliche
Planung und Forschung
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg

Oldenburg, den

Unterschrift

Die Begründung ist dem Bebauungsplan als Anlage beigelegt.

Norden, den

Bürgermeisterin

TEIL II DER BEGRÜNDUNG: UMWELTBERICHT

1. EINLEITUNG

Gemäß § 2 [4] BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Belange des Umweltschutzes, insbesondere die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen, im Rahmen einer Umweltprüfung zu ermitteln, in einem Umweltbericht zu beschreiben und zu bewerten. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

Im vorliegenden Umweltbericht sind die Belange der Umweltschutzgüter nach den Maßgaben gemäß der Anlage zum BauGB als gesonderter Teil der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt.

1.1 Inhalt und Ziele des Bauleitplanes

Die Stadt Norden stellt den Bebauungsplan Nr. 191 für den Bereich des Bahnhofgeländes von Norddeich auf, um eine adäquate Nachnutzung der freigewordenen Flächen im bahnhofsnahe Bereich zu ermöglichen. Zulässig sind „Park and Ride“ Stellplätze und weitere Infrastruktureinrichtungen (Bauflächen/Gebäude für Büro- und Lagerzwecke, Dienstleistungen, ein Hotel sowie betriebsbezogenes Wohnen). Zur planungsrechtlichen Absicherung der Nachnutzungen werden ein Sonstiges Sondergebiet sowie private Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung („Park and Ride“) ausgewiesen. Der Böschungsbereich zur Molenstraße wird – bestandsorientiert - als private Grünfläche mit Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie von Gewässern gesichert.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 0,9 ha. Es liegt für den Gesamtbereich kein Bebauungsplan vor, planungsrechtlich handelt es sich bei dem Bahngelände (gewidmete Bahnflächen) um einen nach § 35 BauGB zu beurteilenden Bereich. Parallel wird der Flächennutzungsplan (94. FNP-Änderung) geändert.

Das Plangebiet umfasst das ehemals durch die Bahn genutzte, auf Gleisniveau erhöhte Bahnhofsgelände, wobei einige Bahngelände wie die Güterhalle bereits abgerissen wurden. Auf den nördlichen Flächen sind Stellplätze und Zufahrten schon neu angelegt worden.

Ein von der Bahn noch genutztes Gebäude mit Parkplätzen bleibt bestehen und wird in das Nachnutzungskonzept übernommen. Ebenfalls übernommen wird der zusammenhängende Gehölzbestand auf der Böschungssüdseite. Für die Bestandsermittlung wurden zum einen die Nutzungen und Biotoptypen im Frühjahr 2015 kartiert, zudem wurden für den Bereich der bereits erfolgten Umnutzung die Bestände des Bahngeländes vor Gebäudeabriss und Umbau anhand von Luftbildern analysiert.

1.2 Ziele des Umweltschutzes und Berücksichtigung in der Planung

1.2.1 Allgemeine Ziele des Umweltschutzes

Relevante Ziele des Umweltschutzes	Berücksichtigung in der Planung
Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundes-Naturschutzgesetz (NAGBNatSchG)	
§ 1 Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege (1) Natur und Landschaft sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich nach Maßgabe der nachfolgenden Absätze so zu schützen, dass 1. die biologische Vielfalt, 2. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie 3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind; der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft (allgemeiner Grundsatz).	Die Ziele der Naturschutzgesetzgebung werden im Grundsatz erfüllt, da eine innerörtliche, bereits weitgehend bebaute Fläche umgenutzt wird. Der Gehölzbestand auf der Böschung wird vollständig als Grünfläche zzgl. Erhaltungsfestsetzung gesichert. Mit der Übernahme der befestigten Bahnflächen, einschl. bebauter Bereiche im Bestand und der Verkehrsfläche werden keine erheblichen Beeinträchtigungen vorbereitet. Doch werden im rückwärtigen südöstlichen Bereich auch Schotterflächen und ruderalisierte Freiflächen in Anspruch genommen, so dass sich insgesamt die versiegelte Fläche gegenüber dem Ausgangszustand erhöht.
Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)	
Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen (Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen; Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, als Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte, so weit wie möglich vermieden werden.	Den Zielen des Bodenschutzes wird insofern entsprochen, da es sich um einen bereits weitgehend bebauten und erschlossenen Bereich im Ortsteil von Norddeich handelt. Natürliche Bodenbedingungen liegen aufgrund der Dammaufschüttung für die Gleisanlagen nicht vor.
Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)	
Verunreinigungen des Wassers oder sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften Die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts ist zu erhalten. Eine Vergrößerung und eine Beschleunigung des Wasserabflusses sind zu vermeiden. sind zu verhindern.	Mit der Festsetzung von Sondergebieten und Verkehrsflächen im Bereich des Bahnhofgeländes ist keine Beeinträchtigung des Oberflächenwassers oder eine Belastung des Grundwassers zu erwarten. Eine ggf. versiegelungsbedingte Erhöhung der Abflussmengen ist schadlos abzuführen. Nach dem Entwässerungskonzept kann das Oberflächenwasser im Plangebiet schadlos versickern.

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)	
Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter sollen vor schädlichen Umwelteinwirkungen geschützt werden.	Durch die Planung vorbereitete, nutzungsbedingte Lärmquellen, die als Beeinträchtigungen zu berücksichtigen sind, umfassen die Nutzungen des „Park and Ride“ Parkplatzes und des Sondergebietes. Als Vorbelastungen sind der Verkehrslärm der unmittelbar angrenzenden Bahnstrecke und der Ortsumgehung B 72n sowie der Gewerbelärm von den Großparkplätzen an der B 72n, aus dem Hafengebiet und des Parkplatzes beim Hotel Fährhaus zu berücksichtigen. Zum Schutz gegen Verkehrs- und Gewerbelärm werden flächenbezogene Schallleistungspegel, Lärmpegelbereiche und eine Lärmschutzwand festgesetzt. Zudem werden die Betriebszeiten und die Anzahl der Stellplätze begrenzt.
Schutzgebiete und geschützte Objekte	
Im Plangebiet liegen keine geschützten Biotop oder Elemente. Beeinträchtigungen des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer und der Natura-2000 Gebiete sind vor dem Hintergrund der bestehenden Bebauung und dem Erhalt des abschirmenden Gehölzbestandes nicht zu erwarten.	
Landschaftsrahmenplan³	
Im Plangebiet sind keine aus kreisweiter Sicht für Natur und Landschaft wichtigen Bereiche ausgeprägt.	Aufgrund der Bestandssituation werden keine Maßnahmen erforderlich.

1.2.2 Artenschutz

Die Anforderungen zum speziellen Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG gelten unabhängig von einer Bauleitplanung und werden bei der Umsetzung des Bebauungsplanes relevant. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung wird jedoch bereits geprüft, ob artenschutzrechtliche Belange der Realisierung der Planung entgegenstehen können und ob Vermeidungs- oder (vorgezogene) Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen sind.

Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Verbote ist zunächst zu prüfen, ob im Plangebiet bzw. im funktionalen Zusammenhang mit dem Plangebiet streng oder besonders geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen (können).⁴

Informationen zu Tierarten liegen nicht vor. Aufgrund der Biotopausstattung und der Lage innerhalb des bebauten Siedlungszusammenhangs bzw. der Bahnanlagen sind Vorkommen von siedlungstoleranten Brutvögeln und ggf. von Fledermäusen zu erwarten.

Von den europäischen Vogelarten sind alle Arten besonders geschützt und artenschutzrechtlich relevant. Im Plangebiet weist das Siedlungsgehölz auf der Böschung Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Brutvögeln des Siedlungsbereiches auf, aufgrund des naturnahen Gehölzbestandes erlangt dieser eine besondere Bedeutung als Bruthabitat innerhalb der Siedlungsflächen.

³ Landkreis Aurich, 1996

⁴ Welche Arten zu den besonders geschützten Arten bzw. den streng geschützten Arten zu rechnen sind, ist in § 7 Abs. 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG geregelt.

Auch können in den Altgehölzen des Siedlungsgehölzes Spalten und Astlöchern vorkommen, die von baumbewohnenden Fledermausarten wie Abendsegler als Quartiere genutzt werden. Zudem sind in alten Gebäudeteilen, Verkleidungen und Kellern etc. Quartiere von anderen Fledermausarten wie Breitflügelfledermaus (Wochenstube, Sommer- und Winterquartiere) potentiell möglich. Alle Fledermausarten sind streng geschützt. Entlang von Gehölzen befinden sich oft Jagdrouten.

Vorkommen von artenschutzrechtlich relevanten Arten aus der Gruppe der Amphibien, Reptilien, Libellen, Schmetterlinge, Käfer, Netzflügler, Springschrecken, Spinnen, Krebse, Weichtiere und Stachelhäuter können im Plangebiet ausgeschlossen werden, da sie zum größten Teil nicht in Niedersachsen oder der Region vorkommen oder die betreffenden Arten durch sehr spezielle Habitatansprüche gekennzeichnet sind, die in den bebauten Flächen des Plangebietes nicht erfüllt werden.

Die artenschutzrechtlichen Verbote gemäß § 44 (1) BNatSchG, die durch die Inanspruchnahme der innerörtlichen Fläche bzw. allgemeine Flächenumnutzungen berührt werden, bzw. deren Berücksichtigung bei der Planung, umfassen:

1.) Verbot der Verletzung oder Tötung von Tieren

Im Plangebiet werden keine Gehölze entnommen, so dass keine wertvollen Bruthabitate betroffen sind. Mit der ggf. späteren Umnutzung des bestehenden Bahngeländes sind bei Um- und Neubauten artenschutzrechtliche Hinweise zu beachten, da beispielsweise Fledermausquartiere im Gebäude betroffen sein könnten (ökologische Baubetreuung).

2.) Verbot der erheblichen Störung von Tieren

Im artenschutzrechtlichen Sinne erheblich sind Störungen dann, wenn hierdurch die Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population zu befürchten steht. So geartete Störungen sind bei Nutzung des Gebietes nicht zu erwarten, da es sich um einen zentralen Bereich des Bahnhofgeländes mit angrenzendem Zugverkehr, handelt und eine erhebliche Störwirkung durch Nutzungen (insbesondere Beunruhigung von Tieren durch die Anwesenheit von Menschen) wegen der Bestandssituation nicht angenommen wird.

3.) Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Im Plangebiet überwiegt eine bestandsorientierte Übernahme des Gehölzbestandes auf der Südseite der Bahnböschung, Auswirkungen auf das Lebensraumpotential dieses Bestandes kann somit durch Erhalt vermieden werden. Doch erfolgen auch bauliche Erweiterungen bzw. Verlagerungen auf bisher verbliebenen Schotter- und Ruderalflächen. Diese Inanspruchnahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geringer Wertigkeit ist durch die Rand- und Freiflächengestaltung innerhalb der Sondergebietes auszugleichen, bzw. wird im Weiteren räumlichen Zusammenhang mit den umgebenden Bahnflächen und Gartenbereichen weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 BNatSchG).

Fazit: Unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auf der Ausführungsebene (Erhalt von zusammenhängenden Gehölzbeständen, ggf. Quartiersüberprüfung bei Abriss oder Gebäudeumbauten) sind artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht zu erwarten.

2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Die Bestandsaufnahme erfolgt auf der Grundlage der Auswertung übergeordneter Planungen, vorliegender Fachdaten, Luftbilder und der Erfassung der Realnutzungen (Stand 2015).

2.1.1 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bei dem Plangebiet handelt es sich um ein Bahngelände mit Gebäudekomplex und versiegelter Zufahrt. Einige Gebäude wie die Güterhalle im Westen sind bereits abgerissen worden. Auch die vorherigen Grünflächen im Umfeld dieser Gebäude (Rasenflächen mit zwei Einzelgehölzen, unversiegelte Randflächen an Gebäuden) sind bereits überformt worden, so dass sich der Bereich aktuell als weitgehend versiegeltes und geschottertes Gebiet präsentiert; in Randbereichen sind Rasenflächen - auch zur Böschung und zum Gehölzbestand - neu angelegt worden. Zu den Gleisen im nördlichen Anschluss an das Plangebiet sind überwiegend Rosen (*Rosa rugosa*) ausgebildet.

Der südöstliche Teil des Plangebiets wurde von einer versiegelten Fahrbahn erschlossen, die umgebenden Freiflächen sind den Ruderalfluren stark veränderter Standorte zuzuordnen. Hier stand auch ein Laubbaum. Zwischenzeitlich sind die Flächen eingeebnet und neu geschottert worden.

Das Siedlungsgehölz aus standortgerechten Arten auf der südlichen Böschung besteht unverändert. Es handelt sich um einen Baum-Strauchbestand aus Eichen, Erlen, Hainbuchen und Birken sowie Feldahorn, Holunder und Ebereschen. Es besteht ein querender Fußweg innerhalb des Gehölzbestandes.

Am Böschungsfuß schließt die Molenstraße und die Frisiastraße, einschließlich Wohnbebauung, an.

Für die Eingriffsbeurteilung wird der Zustand vor Umsetzung der Erschließungsmaßnahmen angenommen, der auf Grundlage der Luftbilddauswertung folgende Strukturen bzw. Bestände umfasst:

- Freiflächen mit Scherrasen, Sträuchern im Umfeld des Bahnhofgebäudes (GR, BZ)
- Versiegelte Zuwegung und Parkplätze (OVS, OVP)
- Schotterfläche/Ruderalflur einschl. Laubbaum (OF/UR)
- Siedlungsgehölz auf südlicher Bahnböschung (HSE).

Im Landschaftsrahmenplan des Landkreises Aurich wird der Bereich nicht als wichtiger Bereich für Arten- und Lebensgemeinschaften hervorgehoben, jedoch der weiter im Südosten gelegene Bahnkolk (ND AUR 129).

2.1.2 Boden, Wasser, Klima, Luft

Grundlage der Bodenbildung⁵ sind marine, kalkhaltige Schluffe und Tone, aus denen die Kalkmarsch hervorgegangen ist.

Für den Marschbereich liegt insgesamt ein sehr hohes ackerbauliches Ertragspotential vor, zurückzuführen auf die hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit dieses Bodentyps. Daher werden diese Böden dem 'Suchraum für schutzwürdige Böden' zugeordnet.

⁵ Geodatenzentrum Hannover, LBEG Kartenserver

Im Plangebiet überwiegen marinogene Substrate ohne sulfatsaure Böden, jedoch sind gemäß LBEG auch sulfatsaure Böden möglich (Über- und Unterlagerungen von Torf und Ton Gruppe GR 2.3), so dass Erkundungen bei begründeten Hinweisen durchzuführen sind.

Bei dem Plangebiet handelt es sich jedoch um ein aufgehöhhtes Bahngelände, so dass Abweichungen von den natürlichen Bodenverhältnissen der Marsch vorliegen.

Das Grundwasser steht oberflächennah an und es liegt eine mittlere Grundwasserneubildungsrate von etwa 200 mm/Jahr vor, jedoch liegt der Bereich des Plangebietes in Hochlage, so dass diese allgemeinen Daten im Plangebiet abweichen können. Der untere Teil des Grundwasserleiters ist versalzen, eine Einschränkung der Trinkwassergewinnung ist möglich. Es liegt ein mittleres Schutzpotential durch die grundwasserüberdeckenden Bodenschichten vor.

Innerhalb der sich aus der unmittelbaren Nähe zur Nordsee ergebenden großklimatischen Verhältnisse sind für das Kleinklima die vorhandenen Gehölze und die Hochlage als windexponierter Bereich neben der Versiegelung der Grundflächen von Bedeutung.

2.1.3 Landschaft/Ortsbild

Der Charakter des Plangebietes unterliegt im Wesentlichen der Lage am Bahngelände mit den Gleisen etc. und den teilweise noch vorhandenen Bahngebäuden. Das Gebiet ist auf das Niveau des nördlich angrenzenden Deiches erhöht. Während nach Norden die Gleise und Bahnanlagen den Blick bestimmen, wirkt im Süden das Siedlungsgehölz aus naturnahen Beständen prägend und blickbegrenzend. Die bisher ruderalisierten Schotterflächen des Bahngeländes sind bereits den gradlinigen und einheitlichen Schotterflächen der Stellplätze und versiegelten Zufahren gewichen.

2.1.4 Mensch

Für die Betrachtung des Schutzgutes Mensch sind zum einen gesundheitliche Aspekte, in der Bauleitplanung vorwiegend Lärm und andere Immissionen, zum anderen regenerative Aspekte wie Erholungs-, Freizeitfunktionen und Wohnqualität von Bedeutung.⁶

Die Bedeutung des Gebietes für den Menschen bzw. bestehende und zu berücksichtigende Vorbelastungen ergeben sich durch unterschiedliche Geräuschquellen der Umgebung. So sind zum einen der Verkehrslärm der Ortsumgehung B 72n und der Bahnstrecke sowie zum anderen Gewerbelärm durch die Großparkplätze an der B 72n, aus dem Hafenbereich und durch den Parkplatz bei Hotel Fährhaus in die Betrachtung einzustellen.

Die Bedeutung des Plangebietes für Erholung und Freizeit resultierte bis zur Neuanlage des Bahnhofs im Hafenbereich aus der Ankunft und Abfahrt der Touristen. Mit der Nutzung des Bahnhofs Norddeich Mole hat sich der touristische Schwerpunkt in den Hafenbereich verlagert.

Im Süden schließt an das Plangebiet die Wohnnutzung an der Molenstraße und der Frisiastraße an, abgeschirmt durch den Gehölzbestand auf der Böschungssüdseite.

An der Tunnelstraße schließen Hotelnutzungen (Hotel Fährhaus) an.

⁶ Schrödter; W; Habermann-Nieße, K; Lehmberg, Frank: Umweltbericht in der Bauleitplanung, Arbeitshilfe zu den Auswirkungen des EAG Bau 2004 auf die Aufstellung von Bauleitplänen, Niedersächsischer Städtetag (Hrsg.), Bonn, 2004

2.1.5 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet sind keine Kulturdenkmale oder andere denkmalrechtlich relevanten Aspekte bekannt. Bodenfunde sind der Unteren Denkmalbehörde zu melden.

An Sachgütern materieller Bedeutung gelten die ehemaligen Bahnhofsgebäude, die in Teilen noch vorhanden sind und genutzt werden.

2.1.6 Wechselwirkungen

Aus der vorstehenden Bestandsaufnahme sind die allgemein zu erwartenden Wechselbeziehungen zwischen Boden, Wasser und Klima/Luft als Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen abzuleiten.

In Bezug auf die Erholungseignung ist neben der naturraumtypischen Vielfalt, Eigenart und Schönheit dieses Küstenbereiches am Deich mit der unmittelbaren Nähe zur Nordsee und den offenen Marschflächen auch die vorhandene touristische Infrastruktur ausschlaggebend.

2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre davon auszugehen, dass die Flächen sich weiterhin in ihrer derzeitigen Nutzung und Gestalt darstellen. Durch die Neuanlage des Bahnhofs im Hafenbereich sind das Bahnhofsgebäude und einige Nebengebäude wie Güterhalle mit Verlade-rampe etc. entbehrlich geworden und zwischenzeitlich abgerissen worden. Bei Nichtumsetzung der Planung würden die bereits angelegten, geschotterten Stellplätze wieder zunehmend ruderalisieren, der Prozess hat teilweise schon eingesetzt.

Für den Gehölzbestand auf der Böschung ergibt sich keine Veränderung.

2.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, Umwelt- auswirkungen, Eingriffsbeurteilung

Die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung wird auf der Grundlage der vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplanes prognostiziert.

Für das Plangebiet an der Norddeicher Straße liegt kein Bebauungsplan vor, so dass die Flächen anhand der Ausprägung im Gebiet vor Umsetzung von Teilmaßnahmen beurteilt werden.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 191 erfolgt die Ausweisung von sonstigen Sondergebieten und von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sowie der Übernahme der Gehölzbestände auf der südlichen Böschung.

Gegenüber dem Planungsrecht/Bestand als Bahngelände sind folgende Änderungen und dementsprechende Auswirkungen auf Natur und Landschaft einzustellen:

Neufestsetzung	Ursprungsbestand	Auswirkungen auf N&L
Sonstige Sondergebiete	§ 35 BauGB – Bahngelände Bebaute Bereiche (Bahnhof, Güterhalle), mit versiegelten Nebenanlagen, Grün- und Schotter-/Ruderalflächen	Gegenüber der Ursprungsnutzung keine Erhöhung der Flächeninanspruchnahme bzw. der Versiegelung ⇒ Keine Auswirkungen
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park and Ride“/ Bahnanlage	§ 35 BauGB – Bahngelände versiegelte Nebenanlagen, Grün- und Schotter-/Ruderalflächen	Auswirkungen durch Erweiterung der Neuversiegelung und Flächeninanspruchnahmen auf Boden und Vegetations- und Lebensraumstrukturen. ⇒ Eingriff
Private Grünfläche und Fläche zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern/ Bahnanlage	Standortgerechtes Siedlungsgehölz	Übernahme des Gehölzbestandes und Sicherung durch Erhaltungsfestsetzung ⇒ keine Auswirkungen

Mit der Erweiterung der Bauflächen gegenüber der vorherigen Nutzung des Bahngeländes ergibt sich eine geringfügige Erhöhung versiegelter Flächen im rückwärtigen, südöstlichen Bereich um rd. 1.340 m². Somit sind versiegelungsbedingte Auswirkungen auf den Bodenhaushalt und durch den Verlust von Vegetations- und Lebensraumstrukturen zu erwarten, die als Eingriff zu bewerten sind. Für die Oberflächenentwässerung ist bei Erhöhung der Versiegelung mit einem erhöhten Oberflächenabfluss zu rechnen, bei einer schadlosen Abführung sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Aufgrund der Kleinflächigkeit der zusätzlichen Versiegelung ist eine erhebliche klimatische Veränderung nicht anzunehmen – insbesondere da das Klima- und lufthygienisch wertvolle Siedlungsgehölz erhalten bleibt.

In Bezug auf die Belange des Menschen bestehen mit der Planung des Sondergebietes mit der Zulässigkeit von Büro- und Verwaltungsnutzungen oder einer Hotelnutzung schutzwürdige Nutzungen innerhalb des Plangebietes. Diesen Nutzungen kann der Schutzanspruch eines eingeschränkten Gewerbegebietes oder Mischgebietes zugeordnet werden.

Schutzwürdige Nutzungen außerhalb des Plangebietes sind die angrenzenden Siedlungen mit Wohnhäusern und Ferienwohnungen an der Molenstraße und westlich der Tunnelstraße. Diesen Wohngebieten wird der Schutzanspruch eines Allgemeinen Wohngebietes zugeordnet.

Zur Konfliktbewältigung der schutzwürdigen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes gegenüber den relevanten Lärmquellen wurde ein Lärmschutzgutachten von der Firma itap aus Oldenburg⁷ erstellt. Im Ergebnis ergeben sich Maßnahmen zum Schallschutz.

2.3.1 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Die Planung folgt den Grundsätzen der Vermeidung und Minimierung von Eingriffen, da eine bereits überwiegend bebaute und versiegelte Fläche beansprucht wird und sich die Bauflächen im Wesentlichen an dem Bestand orientieren.

Zudem wird der gesamte Gehölzbestand auf der Böschung erhalten.

Grundsätzlich sind bei Planungen die Bestimmungen der Baumschutzsatzung einzuhalten.

⁷ itap GmbH, Marie-Curie-Straße 8, 26129 Oldenburg, Projekt Nr.: 2593-15-f-hi vom 17.02.2016

Zur Beachtung der artenschutzrechtlichen Belange ist bei Um- und Anbauten an dem Bestandsgebäude zum Schutz Gebäudebewohnender Fledermäuse bei Hinweisen auf Vorkommen eine ökologische Baubegleitung durchzuführen.

Infolge der Neuerschließung wird eine Erhöhung der versiegelten Flächen gegenüber dem Bestand verfolgt, ggf. höhere Abflussmengen sind schadlos abzuführen.

Die vom LBEG herausgegebenen Handlungsempfehlungen in „Geofakten 24 - Sulfatsaure Böden in niedersächsischen Küstengebieten“ und „Geofakten 25 -Handlungsempfehlungen zur Bewertung und zum Umgang mit Bodenaushub aus (potentiell) sulfatsauren Sedimenten“ sind bei der Umsetzung der Bodenarbeiten zu beachten.

Zur Konfliktbewältigung der schutzwürdigen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes werden folgenden Maßnahmen zum Schallschutz erforderlich, die im Bebauungsplan festgesetzt werden:

- im Sondergebiet zum Schutz vor Verkehrslärm für schutzwürdige Nutzungen Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden und Außenwohnbereichen,
- zum Schutz der benachbarten Bebauung vor Gewerbelärm Emissionskontingente im Sonstigen Sondergebiet,
- zum Schutz der benachbarten Bebauung vor Gewerbe- und Verkehrslärm eine Lärmschutzwand von mindestens 2,50 m Höhe und mindestens 125 m Länge südlich des „Park and Ride“ Parkplatzes sowie Begrenzung der Betriebszeiten des Parkplatzes auf einen Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr. Die Anzahl der Stellplätze wird entsprechend dem Lärmschutzgutachten auf 120 Plätze begrenzt.

2.3.2 Eingriffsbeurteilung

Mit der Flächeninanspruchnahme auf insgesamt rund 9.066 m² ehemaliger Bahnflächen einschließlich ehemaliger Gebäuden und Nebenanlagen sowie dem Gehölzbestand auf der Böschung werden zum einen vorbelastete Flächen genutzt, während mit den Gehölzen wertvollere Biotopstrukturen vorliegen, die jedoch als zu erhalten festgesetzt werden. Um nun ermitteln zu können, in welchem Umfang Veränderungen anstehen, werden die Biotopstrukturen vor Umsetzung der Maßnahme, denen der Planung gegenüber gestellt.

Für die Kompensationsermittlung wird auf Grundlage des Städtetages eine überschlägige Bilanzierung der Eingriffsfolgen durch Gegenüberstellung von Bestand und Planung durchgeführt.

Bestandswert	Größe m²	Wertfaktor	WE (ger.)
Versiegelte und bebaute Bereiche des ehemaligen Bahnhofs und der Zuwegungen (OVS, OVP)	3.569	0	0
Grünanlage (Rasen, Abstandsgrün) (GR, BZ)	404	1	404
Schotter-/Ruderalflur gestörter Bahnflächen (OF, UR)	1.343	1-2	2.015
Naturnahes Siedlungsgehölz auf der Böschung (HFS) mit Graben	3.750	3	11.250
Flächenwert vorher	9.066		13.669

Planungswert zusätzlicher Bauflächen	Größe m²	Wertfaktor	WE
Sonstiges Sondergebiet (GRZ 0,8)	1.770		
davon versiegelt (gerundet)	80% 1.416	0	0
davon gärtnerisch genutzt	20% 354	1	354
Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung	3.324		
Davon versiegelt rd.	80% 2.659	0	0
Verkehrsgrün	20% 665	1	665
Bahnanlage/Private Grünfläche, Erhalt Siedlungsgehölz, Graben	3.750	3	11.250
Bahnanlage	222	0	0
Flächenwert nachher	9.066		12.269

Die überschlägige Gegenüberstellung ergibt ein Kompensationsdefizit von 1.400 Werteeinheiten. Externe Kompensationsmaßnahmen werden erforderlich.

Externe Kompensationsfläche in der Westermarsch

Für die Kompensation steht eine Fläche innerhalb der Westermarsch südlich von Norddeich zur Verfügung (Gemarkung Westermarsch I, Flur 14, Warfer Weg Flurstück 9/1. Größe 1,0024 ha, noch verfügbare Restfläche **3.608 m²**). Es handelt sich um ein intensiv genutztes Mähgrünland, das von größeren Entwässerungsgräben umschlossen ist. Zur Entwicklung einer artenreichen Dauergrünlandfläche mit Sicherung von Brut- und Gastvogelhabitaten werden auf Grundlage natürlicher Vernässung Bewirtschaftungsauflagen festgesetzt.

Die Fläche umfasst eine Gesamtgröße von 1,0024 ha, abzüglich der umgebenden Gräben beläuft sich die landwirtschaftliche Nutzfläche auf rd. 0,78 ha. Auch sind dieser Fläche bereits Kompensationsmaßnahmen für den Bebauungsplan Nr. 199 c V zugeordnet worden, so dass noch eine Restfläche von 3.608 m² für die Umsetzung weiterer Kompensationszuordnungen verfügbar ist.

Um die Ziele für artenreiches Feuchtgrünland mit Brut- und Rastvogelfunktion umzusetzen, sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Ausschließlich Nutzung als Dauergrünland,
- Festlegung von Bewirtschaftungszeiten, um eine ungestörte Brutzeit für Wiesenbrüter zu gewährleisten.
- Herbstliche Mahd mit Abtransport des Mähgutes, um einen kurzrasigen Bestand für die Wiesenbrüter im Frühjahr zu schaffen, und um Dominanzbestände von Flatterbinse, krausem Ampfer, Brennnessel, Ackerkratzdistel und Rasenschmiele einzudämmen.

- Keine Entwässerungsmaßnahmen auf der Grünlandfläche zur Entwicklung von standortgerechter Feuchtvegetation.

Im Einzelnen werden für die Fläche folgende Bewirtschaftungsauflagen festgelegt:

- Kein Umbruch der Fläche, Nachsaat nur in Abstimmung mit der UNB.
- Keine Entwässerungsmaßnahmen (z.B. Anlage von Gräben);
- Abhängen ggf. vorhandener Abläufe in die umgebenden Gräben,
- Kein Einsatz von Insektiziden und Herbiziden,
- Kein Aufbringen von Geflügelmist, Gülle oder Jauche, Festmist in zweijährigem Abstand oder Mineraldünger mit max. 50 kg Stickstoff, 40 kg Phosphat, 60 kg Kali pro ha pro Jahr als Einzel- oder Mehrnährstoffdünger.
- Keine maschinelle Bearbeitung (Walzen, Schleppen, Mähen, Düngen) vom 01.03 bis 15.06,
- Mahd mit vollständiger Abfuhr des Mähgutes,
- Bei Weidenutzung Beschränkung der Beweidungsdichte hier auf zwei bis drei Rinder auf der Gesamtfläche je nach Aufwuchsleistung, Auftrieb ab dem 1. Mai; Abtrieb bis 1. November,
- Bei Weide- und Mähweidenutzung keine Zufütterung, keine Portionierung der Fläche,
- Durchführung einer Herbstmahd bis zum 31.10 jeden Jahres.

Änderungen der Bewirtschaftungsauflagen (z.B. Kalkung, Mahd- und Weidetermine) sind mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Aurich abzustimmen.

Mit der Umsetzung der o.g. Bewirtschaftungsauflagen durch Zulassen einer natürlichen Veräussung der Flächen (ohne Entwässerungsmaßnahmen) ist eine Entwicklung sowohl von Feuchtgrünland- als auch von Extensivgrünlandarten zu erwarten.

Der Kompensationswert der Fläche ergibt sich aus dem Ausgangswert der Fläche (Intensivgrünland Wertstufe 2) und dem Flächenwert nach Umsetzen der Maßnahmen (gemäß dem Entwicklungsziel). Für die Entwicklung von Feuchtgrünland ist eine Wertstufe 4 anzusetzen, während für sonstiges feuchtes Extensivgrünland die Wertstufe 3 anzusetzen ist.

Bei einem anteilig veranschlagten Potenzial zur Entwicklung von Feuchtgrünland auf 50 % der Nutzfläche und Entwicklung von sonstigem Extensivgrünland ist auf der noch verfügbaren Restfläche von 3.608 m² ein Kompensationswert von 5.412 Werteinheiten zu erzielen.

Für den benötigten Kompensationsbedarf von **1.400 WE** wird somit anteilig auf der Kompensationsfläche eine **Teilfläche von rd. 933 m²** zur Umsetzung von Extensivierungsmaßnahmen gemäß der festgelegten und abgestimmten Bewirtschaftungsauflagen dem vorliegenden Bebauungsplan Nr. 191 zugeordnet (vgl. Übersichtsplan im Anhang).

Die Kompensation ist vollständig möglich, es verbleibt auch noch ein Rest auf der Kompensationsfläche von rd. 2.208 m².

2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die Bestandssituation und Lage des Plangebietes zu den Gleisanlagen bzw. zum Hafenbereich bestimmen das Nutzungskonzept.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt auf Grundlage der beizubehaltenden Nutzung des Bestandsgebäudes und ergänzender baulicher Anlage im südöstlichen Bereich. In Deich- und Hafennähe hingegen ist die Ausweisung von Stellplätzen, mit der Zweckbestimmung „Park and Ride“ vorgesehen.

3. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

3.1 Verfahren und Schwierigkeiten

Als Grundlagen wurden der Landschaftsrahmenplan sowie gängiges Kartenmaterial ausgewertet. Die Bestandsaufnahme erfolgte im Mai 2015, die Bestandsanalyse erfolgt aufgrund teilweise schon umgesetzter Änderungen anhand des Luftbildes.⁸

Besondere Schwierigkeiten bestanden nicht.

3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen

Um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen der Planung frühzeitig zu ermitteln, überwachen die Kommunen gemäß § 4c BauGB die Umweltauswirkungen ihrer Planung.

3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Norden stellt den Bebauungsplan Nr. 191 auf, um auf dem Bahngelände eine adäquate Nachnutzung zu realisieren.

Hierzu werden auf dem Bahngelände zur Bestandssicherung der bereits realisierten Nachnutzungen wie Stellplätze und Zufahrten sowie zur Sicherung weiterer Nachnutzungen und vorhandener Grünanlagen ein Sonstiges Sondergebiet, eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park an Ride“ sowie eine Grünfläche mit Erhaltungsgebot festgesetzt.

Gegenüber der Ausgangssituation, die zwischenzeitlich durch Anlage des Parkplatzes und durch Gebäudeabriss verändert ist, ergibt sich für den südöstlichen Bereich eine Erhöhung an versiegelter bzw. überbaubarer Fläche, die als Eingriff zu werten ist. Der Eingriff wird durch eine externe Kompensation in der Westermarsch ausglich.

Auswirkungen auf den Wasserhaushalt sind jedoch wegen der nur geringfügigen Erhöhung bei schadloser Abführung und der vorherigen Nutzung als Bahnfläche nicht zu erwarten. Nach den Ergebnissen des Entwässerungskonzeptes kann das Oberflächenwasser im Plangebiet versickern.

Für den Menschen bzw. für bestehende Wohnnutzungen an der Molenstraße und Tunnelweg werden keine Beeinträchtigungen erwartet, da zum Schutz vor Gewerbe- und Verkehrslärm Maßnahmen zum Lärmschutz festgesetzt werden.

⁸ Auf Grundlage der durchgeführten Erfassungen sind nicht alle zukünftigen Auswirkungen der Planung auf Arten und natürliche Lebensräume im Sinne des § 19 Abs. 2 und 3 BNatSchG sicher prognostizierbar. Es können nachteilige Auswirkungen auf die Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes der genannten Arten oder Lebensräume verursacht werden, deren Vorkommen im Einwirkungsbereich der Planung bisher nicht bekannt ist oder die sich künftig im Einwirkungsbereich der Planung ansiedeln bzw. entwickeln. Eine vollständige Freistellung nachteiliger Auswirkungen gemäß § 19 Abs. 1 BNatSchG kann deshalb planerisch und gutachterlich nicht gewährleistet werden.