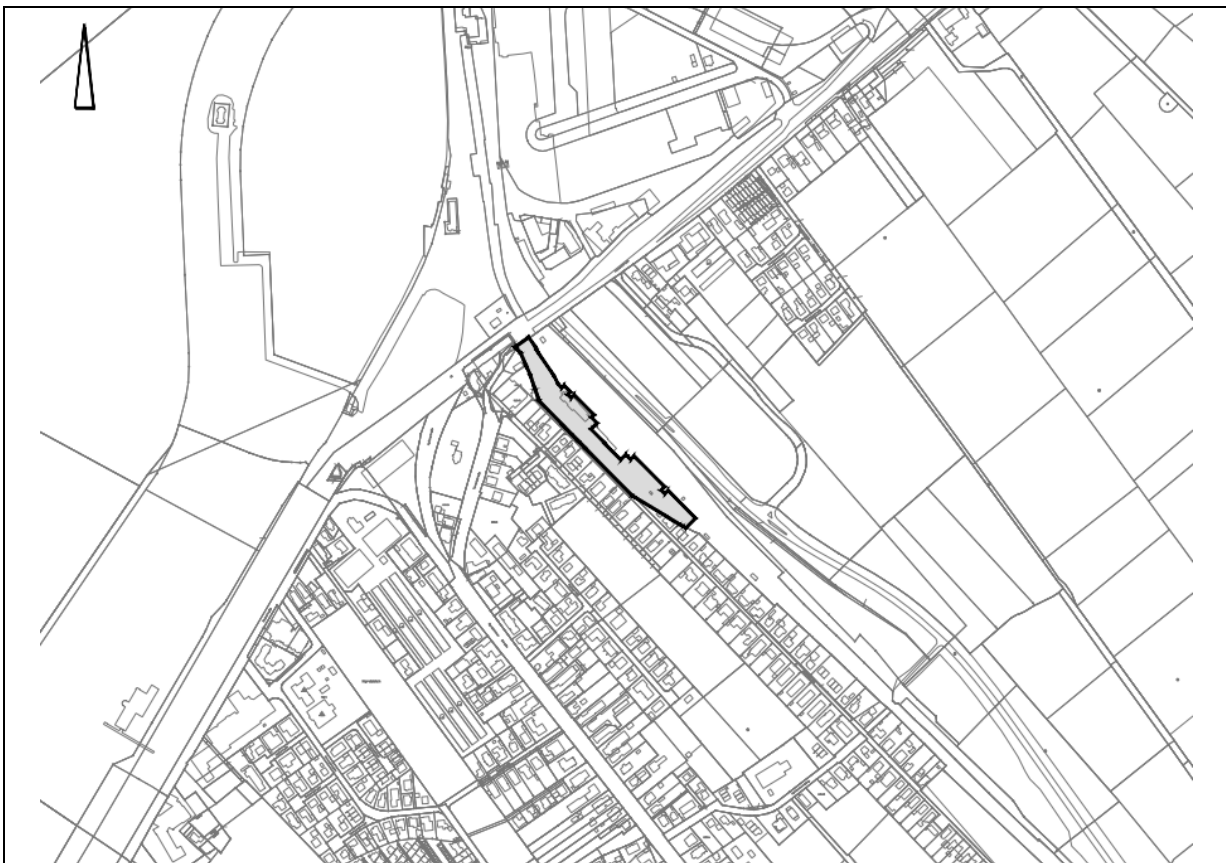


Stadt Norden



Landkreis Aurich

94. Änderung des Flächennutzungsplanes Bahnhof Norddeich



Übersichtsplan

Mai 2017

Geänderter 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.....	4
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.....	7
3.1	Ergebnisse der Beteiligungsverfahren	7
3.1.1	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB	7
3.1.2	Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 (1) BauGB	7
3.1.3	Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB.....	9
3.2	ABWÄGUNGSRELEVANTE BELANGE	13
3.2.1	Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.....	13
3.2.2	Belange der DB AG	15
3.2.3	Altlasten	17
3.2.4	Belange von Natur und Landschaft	17
3.2.5	Belange der Wasserwirtschaft.....	18
3.2.6	Erschließung	19
3.2.7	Belange des Küstenschutzes	19
4.	INHALTE DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG.....	19
5.	ERGÄNZENDE ANGABEN	19
5.1	Städtebauliche Daten	19
5.2	Daten zum Verfahrensablauf	20

TEIL II DER BEGRÜNDUNG: UMWELTBERICHT.....	21
1. EINLEITUNG.....	21
1.1 Inhalt und Ziele des Bauleitplanes	21
1.2 Ziele des Umweltschutzes und Berücksichtigung in der Planung	22
1.2.1 Allgemeine Ziele des Umweltschutzes.....	22
1.2.2 Artenschutz	23
2 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	25
2.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes.....	25
2.1.1 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	25
2.1.2 Boden, Wasser, Klima, Luft	25
2.1.3 Landschaft/Ortsbild	26
2.1.4 Mensch.....	26
2.1.5 Kultur- und sonstige Sachgüter	26
2.1.6 Wechselwirkungen	27
2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung	27
2.3 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, Umweltauswirkungen, Eingriffsbeurteilung	27
2.3.1 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	28
3. Zusätzliche Angaben	29
3.1 Verfahren und Schwierigkeiten.....	29
3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen	29
3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung.....	29

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
- Schalltechnische Stellungnahme Büro itap, Projekt Nr. 2593-15-g-hi-ST03 vom 27.03.2017
- Geotechnischer Bericht BGU Ingenieure, vom 23.05.2016
- Entwässerungskonzept Teil 1 (Hydraulische Berechnung und Lageplan), Ingenieurbüro Vössing, Mai 2017/Mai 2016
- Entwässerungskonzept Teil 2 (Hydraulische Berechnung und Lageplan), Ingenieurbüro Vössing, Mai 2017

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 der 94. Änderung des Flächennutzungsplanes 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 Änderungsbereich hat eine Größe von rd. 1 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. Südwestlich des Plangebietes - zwischen Molenstraße und Frisiastraße - befindet sich eine einzeilige Siedlung mit Wohngebäuden und Ferienwohnungen. Diese ist zum Plangebiet hin abgeöschert und mit einer dichten Anpflanzung versehen.

Im nordwestlichen Umfeld befindet sich ein Hotel. Das weitere südwestliche Umfeld ist durch Siedlungsflächen und eine Wasserfläche 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.

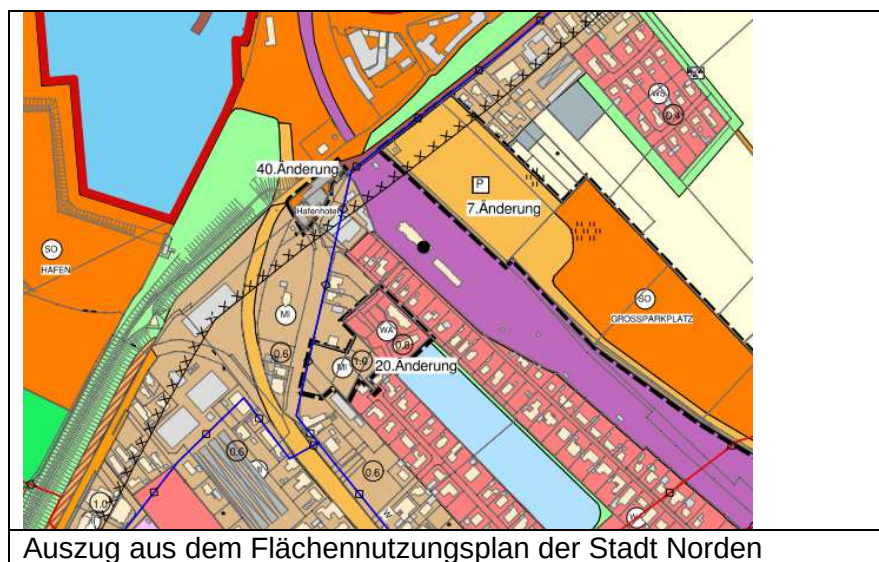
1.3.4 Bauleitplanung

➤ rechtskräftige Bauleitplanung

Für das Plangebiet gibt es derzeit noch keinen Bebauungsplan, die Beurteilung von Bauvorhaben erfolgt daher auf der Grundlage von § 35 BauGB.

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.

Im Flächennutzungsplan sind die Flächen im Plangebiet als Fläche für Bahnanlagen dargestellt.



➤ geplante Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan der Stadt Norden wird im Parallelverfahren geändert.

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.

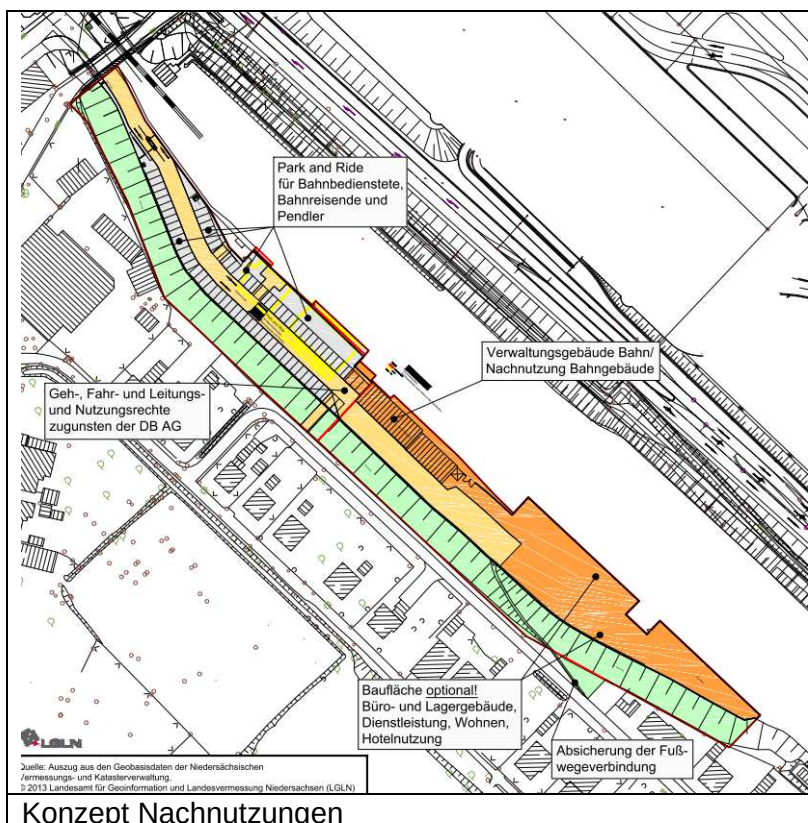
2. ANLASS UND ZWECKE DER PLANUNG

Die Fläche am Bahnhof Norddeich wird in den überwiegenden Teilbereichen für Bahnzwecke nicht mehr benötigt und steht für eine Umnutzung zur Verfügung. Zielsetzung ist eine adäquate Nachnutzung des Bahnhofs Norddeich durch Park an Ride Stellplätze und eine bahnhoftsnahe Infrastruktur. Die Stellplätze sind bereits vorhanden; für den Nutzungsbetrieb ist jedoch noch die planungsrechtliche Absicherung durch eine Bauleitplanung erforderlich.

Durch die 94. FNP-Änderung erfolgt eine Umwandlung der dargestellten Bahnflächen in Sonstige Sondergebiete und Grünflächen. Im Parallelverfahren wird der Bebauungsplan Nr. 191 aufgestellt.

Das nachfolgende Nutzungskonzept der Stadt Norden wurde am 09.12.2014 durch den Rat der Stadt als Grundlage für die Bauleitplanung beschlossen:

- Der nordwestliche und mittlere Bereich soll als Park an Ride Anlage für Bahnbedienstete, Bahnreisende und Pendler genutzt und als Sonstiges Sondergebiet zum Zweck der Nachnutzung des Bahngeländes dargestellt werden. Die Zufahrt zwischen den Stellplätzen bleibt als Bahnanlage festgestellt und kann für Erschließungszwecke des Park and Ride Platzes genutzt werden.
- Im südöstlichen Abschnitt des Plangebietes soll ebenfalls ein Sondergebiet dargestellt werden, um Gebäude für Büro- und Lagerzwecke und Dienstleistungen, ein Hotel sowie untergeordnet betriebsbezogenes Wohnen planungsrechtlich abzusichern.
- Das bestehende Bahngelände außerhalb des Plangebietes soll noch für einen längeren Zeitraum als Verwaltungsgebäude für die Bahn genutzt werden.
- Die Böschung mit vorhandener Bepflanzung und Graben bleibt unverändert und wird als Grünfläche dargestellt.



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 eine schriftliche Stellungnahme abgegeben. Hier 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.

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:

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 Änderungsbereich 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 entwicklungsfähig 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.

Landkreis Aurich

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

Nach Auffassung des Landkreises ist die Zweckbestimmung „Nachnutzung Bahnhofsgelände“ nicht ausreichend bestimmt. Die Zweckbestimmung wird näher bestimmt und lautet: „Sondergebiet Nachnutzung Bahngelände: Parkplatz/Gewerbe/Hotel“.

In Bezug auf die schutzwürdigen Nutzungen hat der Landkreis eine nähere Definition des betriebsbezogenen Wohnens und des Hotelbetriebes angeregt und den Schutzanspruch eines Mischgebietes gefordert. Bei einer Überschreitung um mehr als 5 dB seien zudem aktive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt und der Schutzanspruch eines Mischgebietes angesetzt.

Der Landkreis hat gefordert, die Lärmbelastung durch ein Planzeichen zu kennzeichnen. Die Anregung wird berücksichtigt.

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.

Abschließend haben der Landkreise Hinweise zur Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung und zur Genehmigung gegeben, die beachtet werden.

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

Von privater Seite sind keine Stellungnahmen eingegangen. Die in der Beteiligung der Fachbehörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange eingegangenen Anregungen und Hinweise der Stellungnahmen werden wie folgt berücksichtigt:

Entwässerungsverband Norden

Der Hinweis, dass die Anregungen und Bedenken zum Vorentwurf ausgeräumt sind, wird zur Kenntnis genommen. Neue Anregungen oder Bedenken bestehen nicht.

Deutsche Bahn Immobilien

In der Stellungnahme wurde auf die Stellungnahme zum Vorentwurf hingewiesen. Die in den Stellungnahme enthaltenen Anregungen, Bedenken und Hinweise beziehen sich im Wesentlichen auf die formale Freistellung der Anlagen, die aus dem Bahnbetrieb entlassen sind, auf die Sicherung nicht freizustellender Anlagen und die Zugänglichkeit und Sicherung bahnbetrieblicher Anlagen. Die Anregungen werden berücksichtigt.

Für den Rückbau des Bahnhofsgebäudes und des Stellwerkes wurde zwischenzeitlich die Plangenehmigung mit Auflagen erteilt. Die hieraus entstehende Problematik durch dem wegfallenden Immissions- und Sichtschutz wurde gelöst.

Die Nutzung des Regenwasser- und Abwasserkanals ist durch eine Darstellung als Fläche für Bahnanlagen gesichert. Die Nutzung von Anlagen weiterer Versorgungsträger ist durch Regelungen im Kaufvertrag gesichert.

Die Flächen mit den bahnbetrieblichen Masten wurden bereits aus dem Änderungsbereich herausgenommen.

Die Freistellung der Flächen für die Parkplätze und das Sondergebiet ist nach einer Entbehrlichkeitsprüfung mit Bescheid vom 20.01.2017 zwischenzeitlich erfolgt. Die entsprechenden Flurstücke wurden herausparzelliert. Nicht freigestellt sind die Fahrspuren zwischen den Stellplätzen sowie eine Fläche östlich des Bahngebäudes. Diese Flächen werden weiterhin von der Bahn zu Erschließungszwecken genutzt und als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt bzw. dargestellt.

Die nicht freigestellten Bahnanlagen und ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sichern den Zugang zu den Bahnanlagen.

Der Hinweis zur Einhaltung von Abstandsflächen zur den bahnbetrieblichen Anlagen wird beachtet. Der Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Zur Konfliktbewältigung der schutzwürdigen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes wurden Maßnahmen zum Schallschutz festgesetzt.

In der Entwässerungsplanung wird berücksichtigt, dass in Gleisnähe keine Versickerung von Oberflächenwasser erfolgt und das Oberflächenwasser nicht auf Bahngrund abgeleitet wird.

Eisenbahn-Bundesamt/Außenstelle Hannover

Die Hinweise zum geplanten Schallschutz werden zur Kenntnis genommen. Die Lage der Schallschutzwand wurde überprüft und in der verbindlichen Bauleitplanung angepasst. Die Anregungen bezüglich der erforderlichen Freistellung der bahnbetrieblichen Anlagen wurden berücksichtigt. Die Freistellung der Flächen für die Parkplätze und das Sondergebiet ist nach einer Entbehrlichkeitsprüfung mit Bescheid vom 20.01.2017 zwischenzeitlich erfolgt. Damit dürften die Bedenken unter Punkt 3b der Stellungnahme ausgeräumt sein.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Hinweise zu den Zuständigkeiten werden zur Kenntnis genommen. Bedenken oder Anregungen bestehen nicht.

Vodafone Kabel Deutschland

Die Vodafone Kabel Deutschland weist auf Anlagen im Plangebiet hin. Bedenken oder Anregungen bestehen nicht. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Einzelhandelsverband Ostfriesland

Der Einzelhandelsverband hat keine Bedenken oder Anregungen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

EWE Netz GmbH

Die Hinweise der EWE Netz auf Versorgungsanlagen im Plangebiet werden beachtet. Der Betrieb und die Unterhaltung dieser Anlagen werden durch die Eintragung beschränkter persönlicher Dienstbarkeiten sichergestellt.

LGLN, Katasteramt Norden

Das Katasteramt hat keine Bedenken gegen die Planung. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

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.

IHK für Ostfriesland und Papenburg

Der IHK hat keine Bedenken oder Anregungen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Landkreis Aurich

Der Landkreis hat darauf hingewiesen, dass sich ein Teil des Plangebietes in der Deichschutzzone befindet. Die Deichschutzzone wird nachrichtlich übernommen. Zudem wird in der verbindlichen Bauleitplanung eine temporäre Festsetzung zur Zulässigkeit von Vorhaben in Abhängigkeit von der deichrechtlichen Ausnahmegenehmigung aufgenommen.

Des Weiteren hat der Landkreis das Entwässerungskonzept angesprochen. Diesbezüglich wird um Vorlage bei der Unteren Wasserbehörde gebeten und darauf hingewiesen, dass eine Entwässerung über Bahngrund und eine Versickerung in Gleisnähe nicht zulässig ist. Die Anregung wird berücksichtigt. Das Entwässerungskonzept wird der Unteren Wasserbehörde vorgelegt. Zur Entwässerung wurde die Abwägung ergänzt.

Zudem hat der Landkreis in Bezug auf das Schallschutzgutachten darauf hingewiesen, dass im Sondergebiet die Gewerbelärmvorbelastung nicht berücksichtigt wurde. Hierzu wurden das Schallschutzgutachten durch die schalltechnische Stellungnahme Nr. 2593-15-g-hi-ST03 vom 27.03.2017 und die Abwägung ergänzt. Die Anregung des Landkreises wird damit berücksichtigt.

Die vom Landkreis genannten allgemeinen Hinweise zum Verfahren werden beachtet.

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. Anlagen und Gewässer des NLWKN sind durch die Planung nicht nachteilig betroffen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband

Der OOVW nimmt Bezug auf seine Stellungnahme zum Vorentwurf, wo er auf vorhandene Versorgungsanlagen und die Löschwasserversorgung hingewiesen hat. Die Hinweise werden beachtet. Die Hauptversorgungsleitungen liegen außerhalb des Plangebiets in öffentlichen Straßen, Festsetzungen sind daher nicht erforderlich. In Bezug auf die Löschwasserversorgung sind bereits Hinweise in der Begründung enthalten.

Samtgemeinde Hage

Die Samtgemeinde Hage hat keine Bedenken oder Anregungen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stadt Norderney

Die Stadt Norderney hat keine Bedenken oder Anregungen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Staatliches Gewerbeaufsichtsamt

Das Gewerbeaufsichtsamt hat keine Bedenken oder Anregungen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Wirtschaftsbetriebe der Stadt Norden GmbH

Das Plangebiet liegt in dem Strom- und Gasversorgungsgebiet der Wirtschaftsbetriebe. Bei Tiefbaumaßnahmen ist die Leistungsschutzanweisung zu beachten. Dieser Hinweis wird beachtet.

Die Berücksichtigung der Stellungnahmen von der Deutsche Bahn Immobilien und Eisenbahn-Bundesamt/Außenstelle Hannover mit Herausparzellierung von bahnbetrieblichen Anlagen, die nicht freigestellt werden können und als Bahnanlage festgesetzt bzw. dargestellt werden müssen, erfordern eine erneute öffentliche Auslegung des Entwurfs. Zu den Ergebnissen wird im weiteren Verfahren ausgeführt.

3.2 ABWÄGUNGSRELEVANTE 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 betriebene private Stellplatzfläche „Park & Ride“ zu erwarten.

Im geplanten Sondergebiet im Südosten sind seitens der Frisia keine größeren baulichen Anlagen geplant, eventuell soll ein kleines Mehrzweckgebäude errichtet werden. Ein Hotelbetrieb ist zulässig.

Im mittleren Sondergebiet befindet sich ein bestandsgenutztes Betriebsgebäude der Deutschen Bahn. Pkw-Bewegungen finden nur in geringem Umfang statt. 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.

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

Unter Berücksichtigung der Gesamtbelastung durch die **Verkehrsgeräusche** der Ortsumgehung 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 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. Passiver Schallschutz kommt hier 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 bahnhofsnaher Infrastruktur in Kauf genommen.

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

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 sind passive Schallschutzmaßnahmen für die Gebäude und Außenwohnbereich im Sondergebiet erforderlich.

Im Schallschutzgutachten wurde für das Sondergebiet zur Berücksichtigung des **Gewerbelärms** ein Immissionspunkt (IP 14 siehe Abbildung 2 des Lärmschutzgutachtens vom 30.03.2016) gesetzt und die Zusatzbelastung durch den gewerblich genutzten Parkplatz errechnet. Diese liegt jeweils mehr 10 dB unter den zulässigen Richtwerten tags und nachts für ein Mischgebiet. Damit liegt das Sondergebiet nicht im Einwirkungsbereich des Parkplatzes.

Aufgrund der Anregung des Landkreises wurde das Schallschutzgutachten um eine schalltechnische Stellungnahme mit Stand vom 27.03.2017 ergänzt. Hier wurde für den Immissionspunkt im Sondergebiet die gewerbliche Vorbelastung und Gesamtbelastung ermittelt. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Beurteilungspegel der gewerblichen Gesamtgeräuschbelastung den Immissionswert von 60 dB(A) tagsüber im geplanten Sondergebiet um mindestens 3,4 dB(A) unterschreiten, so dass aus immissionsrechtlicher Sicht keine Konflikte zu erwarten sind.

➤ **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 zu einer geringen Überschreitung des Immissionsrichtwertes. Daher ist hier eine Lärmschutzwand in ca. 38 m Länge und 2 m Höhe erforderlich. 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.
- Die zeitliche Nutzung des Parkplatzes wird auf die Tageszeit beschränkt. Die Anzahl der Stellplätze wird entsprechend dem Lärmschutzgutachten auf 120 Plätze begrenzt.
- 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.

² Schalltechnische Stellungnahme Büro itap, Projekt Nr. 2593-15-f-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 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.

In den Stellungnahmen der Deutsche Bahn Immobilien vom 08.03. 2016 und 05.08.2016 und der Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamt/Außenstelle Hannover vom 27.06.2016 wurde jedoch ein formales Freistellungsverfahren gefordert. Die Freistellung der Flächen für die Parkplätze und das Sondergebiet ist nach einer Entbehrlichkeitsprüfung mit Bescheid vom 20.01.2017 zwischenzeitlich erfolgt. Die entsprechenden Flurstücke wurden herausparzelliert. Nicht freigestellt sind die Fahrspuren zwischen den Stellplätzen sowie eine Fläche östlich des Bahngebäudes. Diese Flächen werden weiterhin von der Bahn zu Erschließungszwecken genutzt und als Fläche für Bahnanlagen festgesetzt bzw. dargestellt.

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 dem 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 in der verbindlichen Bauleitplanung 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.

Auf dem Gelände der Bahnanlagen befinden sich auch verschiedene Versorgungsanlagen wie Kanalnetze und Streckenkabel der DB. Die nicht freigestellten Bahnanlagen und ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der DB AG sichern den Zugang zu den Bahnanlagen.

Zu berücksichtigen ist weiterhin der westlich des Bahngebäudes vorhandene Regenwasser- und Abwasserkanal auf dem herausparzellierten Flurstück 36/4 und die Nutzung der jeweiligen Eigentümer der Flurstücke 48/28 und 36/7. Zusätzlich wird für den Regenwasser- und Abwasserkanal in der verbindlichen Bauleitplanung 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. Dieses 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. Im Bebauungsplan ist dieser durch die Festsetzung einer Flächen mit Bindung für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und Gewässern gesichert.

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. Für die geplanten Nachnutzungen wurden die bisher als Flächen für Bahnanlagen dargestellten Flächen in ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Nachnutzung Bahngelände: Parkplatz/Gewerbe/Hotel“ dargestellt. Dem Bestand entsprechend wird der zusammenhängende Gehölzstreifen auf der Böschungssüdseite als Grünfläche dargestellt. Somit werden mit der 94. Flächennutzungsplanänderung die Darstellung von Bauflächen zugunsten einer Grünfläche reduziert. Es liegt kein Eingriff vor.

3.2.5 Belange der Wasserwirtschaft

Zum Nachweis der schadlosen Oberflächenentwässerung infolge der zusätzlichen Versiegelung durch weitere Baumöglichkeiten wurde ein Entwässerungskonzept³ erstellt. Dabei wurde das Konzept in zwei Teile (bzw. Bauabschnitte) gegliedert.

Teil 1 beschreibt das Konzept mit ausschließlicher Parkplatznutzung ohne Realisierung des Sondergebietes, also den derzeitigen Bestand. Das Entwässerungskonzept für Teil 1 sieht vor, das auf dem Gelände anfallende Wasser vollständig zu versickern. Hierzu wird die befestigte Fläche reduziert, in dem nur die Hauptfahrbahn bituminös und die Stellflächen lediglich mit einem Schotter-Splitt-Gemisch befestigt werden. Die Fahrbahn und die Stellplätze sind alle in Richtung der auf der Südwestseite des Geländes gelegenen Böschung geneigt. Vor dieser Böschung ist eine Bordrinne mit Straßenabläufen angeordnet, über die das Wasser, welches nicht bereits über die Schotter-Splitt-Flächen versickert, in eine parallel zur Böschung angeordnete neue Rohr-Rigole abgeführt wird. Die Böschung entwässert wie bisher in den am Böschungsfuß vorhandenen Graben und damit in die abseits der Bahnanlagen gelegenen Flächen. Die im Nordosten in Richtung Bahnanlage festgesetzten Flächen für Stellplätze werden nicht komplett für den Bau von befestigten Stellplatzanlagen ausgenutzt. In Richtung der Bahnanlage verbleiben Grünflächen, wo das dort anfallende Niederschlagswasser jeweils auf der eigenen Fläche versickern kann. Zur Prüfung der Sickerfähigkeit wurde eine Baugrunduntersuchung⁴ durchgeführt. Zur Erkundung der Baugrundverhältnisse wurden Kleinbohrungen (Bohrung DIN 4021 - BS) bis in Endteufen von jeweils $t = 3$ m unter Gelände durchgeführt. Des Weiteren wurden zur Ermittlung der Wasserdurchlässigkeitsbeiwerte der oberflächennah anstehenden Böden Versickerungsversuche in Form eines Infiltrometerversuches gemäß DIN EN 2282-2 durchgeführt. Nach den durchgeführten Untersuchungen sind die unterhalb der Oberflächenbefestigung anstehenden, aufgefüllten Sande für eine Versickerung als bedingt geeignet bis geeignet einzustufen. Die Schluffböden sind ggf. auszutauschen. Nach Auffassung des Büro Vössing ist die Versickerung des Oberflächenwassers wie im Konzept zum Teil 1 dargestellt, möglich.

Nach Umsetzung des Sondergebietes (**Teil 2**) ist folgendes Konzept vorgesehen: Die verbleibenden Parkflächen und die Fahrgasse werden wie bisher entwässert. Da durch die Bebauung des Sondergebietes die dort bisher vorhandenen Versickerschächte und Rohrrigolen entfernt werden müssen und somit den Parkflächen nicht mehr als Zwischenspeicher zur Verfügung stehen, muss das fehlende Speichervolumen außerhalb des Sondergebietes durch eine Vergrößerung der Rigolenabmessungen innerhalb der Parkplatzflächen neu geschaffen werden. Die vorhandene Rigole ist dazu auszubauen und durch eine neue zu ersetzen. Das Sondergebiet wird im Fall der Bebauung über eine am Südwestrand der Fläche neu herzustellende Regenwasserkanalisation an den vorhandenen Graben am Böschungsfuß angeschlossen. Die Grünflächen auf Seite der Bahnanlage versickern das Niederschlagswasser jeweils auf ihrer ganzen Fläche. Die vorgenannte Böschung gehört ebenfalls noch zum Untersuchungsgebiet. Sie entwässert weiterhin in den am Böschungsfuß vorhandenen Graben. Eine Erhöhung des Einzugsgebietes liegt hier nicht vor. Daher braucht für diese Fläche auch kein hydraulischer Nachweis geführt werden.

Das Eisenbahnbetriebsgebäude außerhalb des Plangebietes ist an eine eigene Entwässerungsanlage angeschlossen; über die Schächte wird das Wasser in Richtung Böschung geleitet. Der Auslauf ist etwas oberhalb des genannten Grabens. Daher geht das Gebäude nicht in die Bemessung der Rigole mit ein.

³ Ingenieurbüro Vössing GmbH, Mai 2016 und Mai 2017

⁴ BGU Ingenieure GmbH, Engelbosteler Damm 5, 30167 Hannover, 23.05.2016

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 in der verbindlichen Bauleitplanung durch ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Flurstücke 36/3 und 36/6 sowie durch die Eintragung einer Baulast gesichert.

3.2.7 Belange des Küstenschutzes

Im nördlichen Abschnitt wird das Plangebiet von der Deichschutzzone überlagert. Innerhalb der Deichschutzzone, d.h. in 50,0 m Entfernung von der landseitigen Grenze des Deiches, dürfen keine Anlagen errichtet oder wesentlich geändert werden. Bauliche Anlagen jeglicher Art bedürfen einer vorherigen, deichbehördlichen Ausnahmegenehmigung gem. § 16 (3) NDG. Mit Ausnahme der Lärmschutzwand sind in der Deichschutzzone keine Hochbauten geplant. Es wird eine temporäre Festsetzung zur Zulässigkeit von Vorhaben in Abhängigkeit von der deichrechtlichen Ausnahmegenehmigung aufgenommen.

4. INHALTE DER FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNG

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 Sonstiges gemäß § 11 BauNVO Sondergebiet planungsrechtlich gesteuert. In der verbindlichen Bauleitplanung wird ausnahmsweise das betriebsbezogene Wohnen für den Hotelbetrieb zugelassen.

Im Plangebiet werden ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Nachnutzung Bahngelände: Parkplatz/Gewerbe/Hotel“ und Grünflächen dargestellt. Aus dem Sondergebiet kann eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Park and Ride“ entwickelt werden.

Die Flächen, die aus dem Bahnbetrieb nicht freigestellt sind, werden als Bahnflächen dargestellt.

Aufgrund des hohen Konfliktpotentials mit mehreren Lärmquellen aus Verkehrslärm und Gewerbelärm wird das Planzeichen „Umgrenzung von Flächen für Nutzungsbeschränkungen und Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ aufgenommen.

5. ERGÄNZENDE ANGABEN

5.1 Städtebauliche Daten

Geltungsbereich	9.066 m²
Sonstiges Sondergebiet	3.994 m²
„Nachnutzung Bahngelände: Parkplatz/Gewerbe/Hotel“	
Bahnanlage	1.510 m²
Grünfläche	3.632 m²

5.2 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

Feststellungsbeschluss durch den Rat

Ausarbeitung der 94. FNP-Änderung



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 ändert den Flächennutzungsplan im Bereich des Bahnhofgeländes von Norddeich auf, um eine adäquate Nachnutzung der freigewordenen Flächen im bahnhofsnahe Bereich zu ermöglichen. Vorgesehen sind „Park and Ride“ Stellplätze und weitere Infrastruktureinrichtungen (Bauflächen/Gebäude für Büro- und Lagerzwecke, Dienstleistungen, ein Hotel sowie betriebsbezogenes Wohnen). Zur Realisierung der Nachnutzung werden im Rahmen der 94. Flächennutzungsplanänderung ein Sonstiges Sondergebiet mit Zweckbestimmung „Nachnutzung Bahngelände: Parkplatz/Gewerbe/Hotel“ und eine Grünfläche dargestellt. Die Flächen, die aus dem Bahnbetrieb nicht freigestellt sind, werden als Bahnflächen dargestellt.

Der Änderungsbereich umfasst eine Fläche von rund 0,9 ha. Im Flächennutzungsplan sind die Flächen im Plangebiet als Fläche für Bahnanlagen dargestellt.

Parallel zur Änderung des Flächennutzungsplans wird der Bebauungsplan Nr. 191 aufgestellt. 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.

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 Gebäude mit Parkplätzen wird noch durch die Bahn genutzt.

Dieses Bahngelände wird erhalten und in das Nachnutzungskonzept übernommen. Ebenfalls übernommen wird der zusammenhängende Gehölzbestand auf der Böschungssüdseite, der als Grünfläche dargestellt wird.

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 durch Darstellung einer Grünfläche gesichert. Gegenüber der Darstellung im rechtswirksamen Flächennutzungsplan als Fläche für Bahnanlagen sind mit der Änderung in ein Sondergebiet Nutzung Bahngelände keine Änderungen verbunden, die Eingriff in die Natur und Landschaft erwarten lassen. Mit der Darstellung der Grünfläche wird entgegen der bisherigen Darstellung das Siedlungsgehölz erhalten, der Eingriff wird gegenüber der Ursprungsdarstellung reduziert.
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 Darstellung eines Sondergebiets im Bereich des Bahnhofgeländes sind keine Beeinträchtigung des Oberflächenwassers oder eine Belastung des Grundwassers zu erwarten. 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.	Der Änderungsbereich unterliegt Vorbelastungen aufgrund des Verkehrslärms der unmittelbar angrenzenden Bahnstrecke und der Ortsumgehung B 72n sowie Gewerbelärm von den Großparkplätzen an der B 72n, aus dem Hafengebiet und des Parkplatzes beim Hotel Fährhaus. Zur Konfliktbewältigung der schutzwürdigen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes gegenüber den relevanten Lärmquellen wurde ein Lärmschutzgutachten ⁵ erstellt. Im Ergebnis ergeben sich Maßnahmen zum Schallschutz, die im konkretisierten Bebauungsplan festgesetzt werden.
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.	
Landschaftsrahmenplan⁶	
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).⁷

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.

⁵ itap GmbH, Marie-Curie-Straße 8, 26129 Oldenburg, Projekt Nr.: 2593-15-f-hi vom 17.02.2016

⁶ Landkreis Aurich, 1996

⁷ 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 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, einschließend Wohnbebauung, an.

Für die Eingriffsbeurteilung werden die Darstellungen des rechtswirksamen Flächennutzungsplans denen der 94. Änderung gegenübergestellt.

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

2.1.2 Boden, Wasser, Klima, Luft

Grundlage der Bodenbildung⁸ 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.

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.

⁸ Geodatenzentrum Hannover, LBEG Kartenserver

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 Änderungsbereichs entspricht im Wesentlichen der Lage auf dem Bahngelände mit den angrenzenden 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.⁹

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.

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.

⁹ 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

2.1.6 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 teilweise 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 Darstellungen des rechtswirksamen Flächennutzungsplans prognostiziert.

Hierbei handelt es sich für den gesamten Änderungsbereich um Flächen für Bahnanlagen.

Mit der 94. Änderung des Flächennutzungsplanes werden

- Sondergebietsflächen, Nachnutzung Bahngelände: Parkplatz/Gewerbe/Hotel und
- Grünflächen

dargestellt.

Somit ergeben sich gegenüber dem Planungsrecht folgende Änderungen und dementsprechende Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Neudarstellung 94. FNP-Änderung	Wirksamer Flächennutzungsplan	Auswirkungen auf N&L
Sondergebiet/ Bahnanlage	Flächen für Bahnanlagen Grünflächen	Gegenüber der Ursprungsdarstellung bestandsorientierte Rücknahme der Flächen- darstellung mit Erhalt des Gehölzbestandes auf der südlichen Böschung. ⇒ Kein Eingriff

Durch Sicherung und Erhalt des Gehölzbestandes wird die Bauflächendarstellung reduziert. Mit der 94. Änderung des Flächennutzungsplanes werden somit keine Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet.

Die Belange des Menschen bezüglich der Konflikte schutzwürdiger Nutzungen innerhalb und außerhalb des Plangebietes gegenüber relevanten Lärmquellen werden im parallel aufgestellten Bebauungsplan konkretisiert. 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.

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.

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 in folgenden Maßnahmen zum Schallschutz erforderlich:

- 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 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.
- 2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist der gesamte Änderungsbereich als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Der Bestandssituation und Lage entsprechend ist ein Nutzungskonzept aufgestellt worden. Dieses berücksichtigt den zusammenhängenden Gehölzbestand auf der Südseite der Bahnböschung und übernimmt bestandsorientiert die Darstellung einer Grünfläche.

Die freigewordenen Flächen des Bahngeländes im Hafen- und siedlungsnahen Bereich ermöglichen eine adäquate Nachnutzungen der Flächen.

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.¹⁰

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 ändert den Flächennutzungsplan, um auf dem Bahngelände eine adäquate Nachnutzung zu realisieren.

Hierzu werden auf dem Bahngelände zur Bestandssicherung der bereits realisierten Nachnutzungen sowie zur Sicherung weiterer Nachnutzungen die bisher als Flächen für Bahnanlagen dargestellten Flächen in ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Nachnutzung Bahngelände: Parkplatz/Gewerbe/Hotel“ dargestellt. Die Flächen, die aus dem Bahnbetrieb nicht freigestellt sind, werden als Bahnflächen dargestellt.

Dem Bestand entsprechend wird der zusammenhängende Gehölzstreifen auf der Böschungssüdseite als Grünfläche dargestellt. Somit werden mit der 94. Flächennutzungsplanänderung die Darstellung von Bauflächen zugunsten einer Grünfläche reduziert. Es liegt kein Eingriff vor.

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

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.

¹⁰ 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.