Stadt Friesoythe

Landkreis Cloppenburg

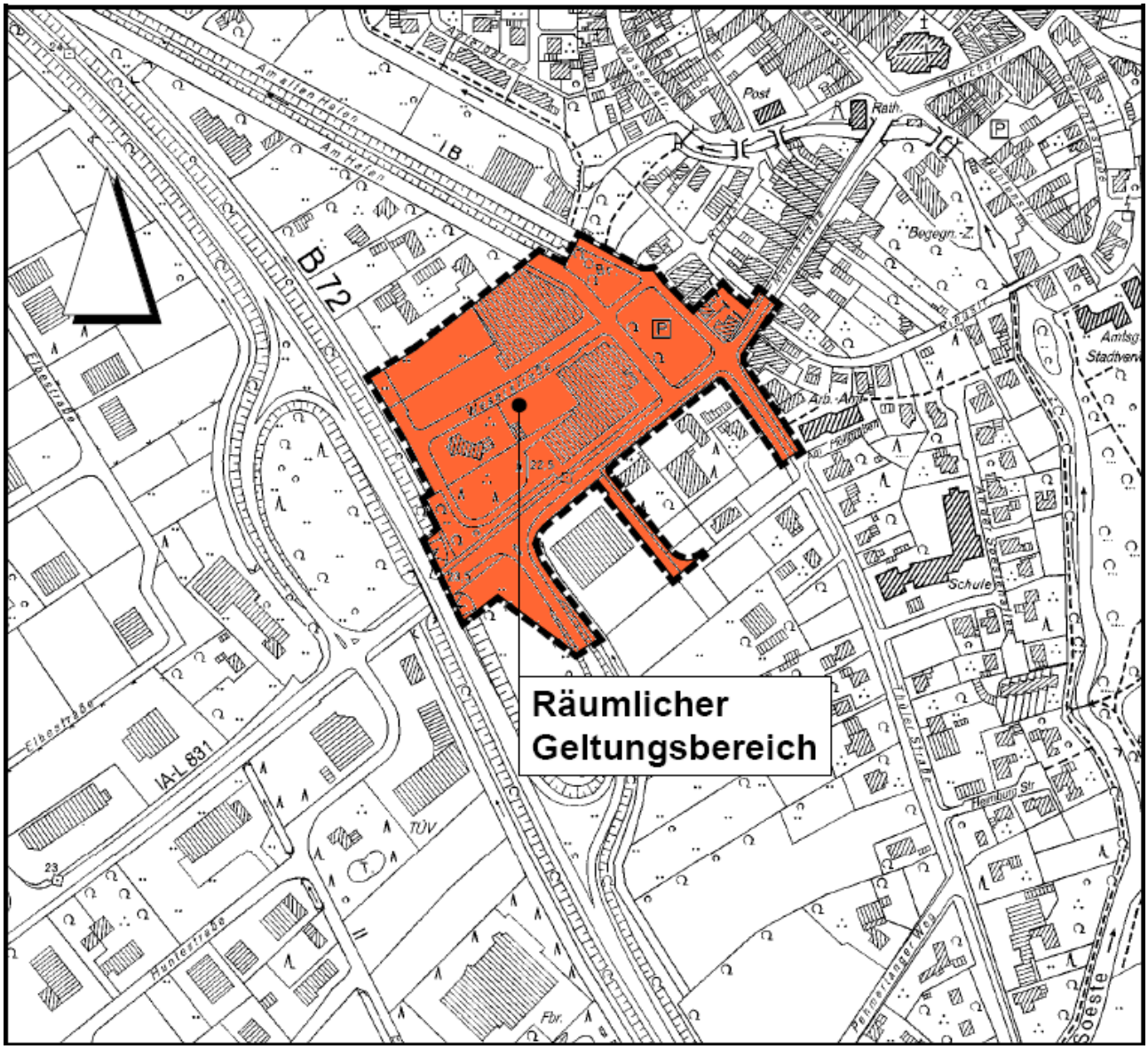
Bebauungsplan Nr. 201

„Ellerbrocker Straße/Am Hafen“

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)

mit

Umweltbericht gem. § 2a BauGB



Bearbeitungsstand: Entwurf 12.11.2009

INHALT

1 Planungsanlass und Planungsziele 4

2 Grundlagen der Planung 5

2.1 Vorbereitung der Planung; Aufstellungsbeschluss; 5
2.2 Ergebnisse aus der frühzeitigen Beteiligung,..... 5
2.3 Planungsrelevante Grundlagen und Gutachten..... 7
2.4 Auswahl des planungsrechtlichen Instrumentariums zur Absicherung der Planungsziele..... 7
2.5 Räumlicher Geltungsbereich..... 7

3 Planerische Vorgaben..... 9

3.1 Raumordnung und Landesplanung..... 9
3.2 Darstellungen des wirksamen FNP 1995..... 9
3.3 Bauplanungsrechtliche Situation..... 9

4 Grundlagenermittlung..... 10

4.1 Lage des Plangebietes im Siedlungsgefüge..... 10
4.2 Lage, Topografie, baulicher Bestand und Nutzungen im Plangebiet (vgl. Plan Nr. 3 im Anhang, „Bestandsplan“)..... 11
4.3 Naturräumliche Gegebenheiten; Biotopstrukturen (vgl. Plan Nr. 3 im Anhang, „Bestandsplan“)..... 12
4.4 Verkehrliche Situation im Umfeld des Planungsgebietes 12
4.5 Anbindung an den ÖPNV..... 14
4.6 Baugrund, Altlasten..... 14
4.7 Ver- und Entsorgungseinrichtungen..... 14

5 Belange der Raumordnung und des Einzelhandels 15

5.1 Einzelhandelsgutachten..... 15
5.2 Raumordnerische Auswirkungen gem. § 11 Abs. 3 BauNVO 16
5.3 Ergebnisse des Verträglichkeitsgutachtens..... 17
5.3.1 Auswirkungen der Umsiedlung/Erweiterung des Famila-Marktes..... 17
5.3.2 Auswirkungen der Umnutzung des Altobjektes durch Fachmärkte..... 17
5.4 Rückschlüsse für die Bauleitplanung; Konsequenzen für die Steuerung durch den Bebauungsplan 18

6 Das Vorhaben (vgl. Plan Nr. 4 im Anhang, Lageplan, Beyer u. Freitag)**..... 19**

6.1 Städtebauliche Anordnung..... 19
6.2 Nutzungen..... 19
6.3 Anlieferung / Ruhender Verkehr..... 19
6.4 Verkaufsflächen, Stellplätze..... 20

7 Inhalte des Bebauungsplans..... 21

7.1 Art der baulichen Nutzung..... 21
7.1.1 Festsetzungen der Kerngebiete (MK1 und MK2) gem. § 7 BauNVO..... 21
7.1.2 Eingeschränktes Gewerbegebiet GEE 21
7.1.3 Sondergebiet großflächiger Einzelhandel..... 22
7.2 Maß der baulichen Nutzung..... 23
7.3 Bauweise; Überbaubare Grundstücksflächen..... 23
7.4 Begrünung der Stellplatzflächen; Erhaltung von Bäumen 24
7.5 Verkehrsflächen 24
7.6 Bereiche ohne Ein-/Ausfahrt 24
7.7 Zu erhaltende Einzelbäume 24
7.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte..... 25
7.9 Sonstige Planzeichen..... 25

8 Umweltbericht und Eingriffsabhandlung 26

8.1 Beschreibung der Planung 26
8.2 Beschreibung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes in Fachplänen 27
8.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 27
8.4 Zusätzliche Angaben zum Umweltbericht i.S.d. Ziff. 3a der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB 30
8.5 Beschreibung der Maßnahmen zum Monitoring 30
8.6 Allgemein verständliche Zusammenfassung 30

9 Auswirkungen der Planung 31

9.1 Verkehr 31
9.2 Auswirkungen auf die Einzelhandelsstruktur 31
9.3 Ver-/Entsorgung 31
9.4 Bodenordnung / Grunderwerb 32

10 Flächenbilanz 32

11 Verfahrensvermerke 33

Anhang

Pläne 1-6; erläuternde Darstellungen zur Begründung

1 Planungsanlass und Planungsziele

Die Stadt Friesoythe übernimmt als Mittelzentrum im nördlichen Bereich des Landkreises Cloppenburg neben Bildungsaufgaben als Dienstleistungszentrum eine wichtige Rolle bezüglich der Versorgung der Bevölkerung. Hierbei erstreckt sich der Einzugsbereich nicht nur auf das Stadtgebiet, sondern auch auf die Nachbargemeinden. Insofern konnten die Einzelhandelsangebote in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut werden.

Neben den Fachgeschäften in der Innenstadt kommt den Versorgungsbereichen an der „Europastraße“ und „Am Hafen/ Am Alten Hafen“ eine wichtige Rolle für die Versorgung der Bevölkerung, vor allem mit „Gütern des täglichen Bedarfs“, zu. Diese Einzelhandelsstandorte wurden in den vergangenen Jahren konsequent ausgebaut, und modernisiert, um Kaufkraftabflüsse in das Umland zu vermeiden. Die Unternehmensgruppe Bünting aus Leer unterhält westlich des Marktplatzes einen Famila-Markt, sowie einen Getränkeabholmarkt und einen kleineren Baufachmarkt.

Aufgrund des Alters der Gebäude, der Unterbringung der Fachmärkte in einem separaten Gebäude und der inneren Organisation der Verkaufsflächen entsprechen diese Einrichtungen nicht mehr einem zeitgemäßen SB-Warenhaus.

Die Unternehmensgruppe Büning trägt sich bereits seit mehreren Jahren mit dem Gedanken, den Standort unter Einbeziehung des ehemaligen Möbelhauses, in welchem heute die beiden Fachmärkte der Bünting-Gruppe und ein Möbelabholmarkt (ehemals Sagenhaft) untergebracht sind, umfassend zu modernisieren und zu einem zeitgemäßen SB-Warenhaus mit angegliedertem Fachmarktzentrum auszubauen.

Nachdem die Unternehmensgruppe Bünting mit dem Eigentümer des ehemaligen Möbelhauses die Grundstücksfrage in jüngster Vergangenheit klären konnte, hat sich die Stadt entschlossen, diesen Modernisierungsprozess durch Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen aktiv zu unterstützen. Die Stadt verbindet mit der Modernisierung des Standortes eine gestalterische Aufwertung des westlichen Eingangsbereiches zur Innenstadt, eine Verbesserung der verkehrlichen Situation und eine Stärkung des Mittelzentrums im Hinblick auf die Versorgungsfunktion.

Aus den o. g. Gründen wird die Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 201 „Ellerbrocker Straße/Am Hafen“ und die Änderung des wirksamen FNP in einem Teilbereich erforderlich.

Durch den neuen Bebauungsplan sind alle abwägungsrelevanten Belange wie Verkehr, Stellung und Gestaltung des neuen Baukörpers, Gestaltung der Freiflächen (Marktplatz), die Einfügung der künftigen Angebote in die gesamtstädtische Einzelhandels-Landschaft und die funktionale Vernetzung des Bereiches mit der Innenstadt einer Abwägung zuzuführen und rechtsverbindlich zu regeln.

Das Planerfordernis begründet sich aber auch aus der Tatsache, dass der Bereich durch Bebauungspläne älteren Datums überzogen wird, und deren Festsetzungen bzgl. öffentlicher Verkehrsflächen, überbaubarer Grundstücksflächen und der Nutzungsarten die angestrebte Modernisierung in der derzeit geplanten Art nicht erlauben.

2 Grundlagen der Planung

2.1 Vorbereitung der Planung; Aufstellungsbeschluss;

Im Vorfeld des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan wurden intensive Gespräche mit dem Bauherren bzgl. Gebäudestellung, Organisation des Verkehrsflusses, Ausgestaltung der Knotenpunkte in der Ellerbrocker Straße und zur Optimierung der fußläufigen Vernetzung des Bereiches mit der Innenstadt geführt.

Um belastbare Grundlagen für diese Diskussionen zu bekommen, wurden in den Monaten Dez.08/Jan.09 eine Topographieaufnahme durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur sowie Verkehrszählungen durch das Büro IST durchgeführt.

Unter Beachtung dieser Bestandsdaten wurden Konzeptionen für die Standortmodernisierung durch den Bauherren entwickelt und unter den Beteiligten diskutiert.

Parallel zu diesen standortbezogenen Planungsansätzen hatte die Stadt Friesoythe bei der CIMA ein gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept beauftragt und dieses in der Zeit von Okt. 08 bis April 09 in den politischen Gremien zur Diskussion gestellt.

In der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 04.02.09 wurden die generellen Planungsziele zu der in Rede stehenden Standortmodernisierung vorgestellt und beschlossen, diesen Bebauungsplan Nr. 201 mit der entsprechenden 51. Änderung des FNP im Jahr 2009 aufzustellen. Nach Konkretisierung der Planungsziele, hat der Fachausschuss in seiner Sitzung am 29.04.09 den vorgelegten Vorentwurf beraten und die Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gem. § 3 Abs. 1 bzw. gem. § 4 Abs. 1 BauGB empfohlen. Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am 13.05.2009 der Empfehlung zugestimmt und die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 201 und die Durchführung der 51. FNP-Änderung beschlossen.

2.2 Ergebnisse aus der frühzeitigen Beteiligung,

Die frühzeitigen Beteiligungen gem. § 3 Abs.1 und § 4 Abs.1 BauGB wurden in der Zeit vom 14.05/20.05.2009 bis zum 19.06.2009 durchgeführt.

Anregungen und Hinweise wurden von Bürgern speziell zu den geplanten verkehrlichen Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich Moorstraße/Am alten Hafen/Am Hafen vorgetragen.

So wurde einerseits auf die Notwendigkeit einer LKW-tauglichen Anbindung eines Gewerbebetriebs nördlich des Planungsgebietes (Am Hafen 17 -21) hingewiesen und andererseits die Notwendigkeit und Funktionsfähigkeit des geplanten Kreisverkehrsplatzes (Am alten Hafen/Moorstraße/Ellerbrocker Str.) hinterfragt.

Aber auch die Überplanung des Eckgrundstückes Moorstraße/Am alten Hafen für den Ausbau des Knotenpunktes und die daraus resultierenden planungsrechtlichen Festsetzungen (Nutzungsmaß, überbaubarer Bereich) wurden kritisch hinterfragt bzw. als ungerechtfertigte Einschränkungen für die künftige Nutzung des Grundstückes benannt.

Die beteiligten Träger öffentlicher Belange und Behörden trugen Anregungen zu folgenden Sachverhalten vor:

- Berücksichtigung vorhandener Ver-/Entsorgungsleitungen;
- Die Auswirkungen der geplanten Modernisierung und Erweiterung der Verkaufsflächen sind durch eine Verträglichkeitsuntersuchung zu prüfen;
- Die im Zuge der Verkehrsuntersuchung (IST) vorgeschlagenen verkehrlichen Umbaumaßnahmen in der Ellerbrocker Straße mit zwei Kreisverkehrsplätzen und Verlegung der Bushaltestelle sind durch verkehrstechnische Vorentwürfe zu konkretisieren und mit den Beteiligten (Straßenbauverwaltung, Polizei, Weser-Ems-Bus und dem Landkreis) abzustimmen;
- Löschwasserbereitstellung, Festsetzung von Einzelbäumen und der Nachweis des naturschutzrechtlichen Ausgleichs.

Die Stadt hat diese vorgetragenen Anregungen geprüft und die erforderlichen Gutachten bzw. Konkretisierungen der Planungen veranlasst.

So wurde nach Verabschiedung des gesamtstädtischen Einzelhandelskonzeptes, welches die generelle Entwicklung und Modernisierung positiv beurteilt, eine Verträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben mit konkreten Verkaufsflächen in Auftrag gegeben. Diese Ergebnisse wurden in den Entwurf zum Bebauungsplan durch Konkretisierung der Festsetzungen eingearbeitet.

Bzgl. der Umgestaltung der Ellerbrocker Straße wurde ein verkehrstechnischer Vorentwurf durch das Büro Rücken und Partner erstellt und unter den Beteiligten abgestimmt; die Ergebnisse (Stand 30.09.2009) wurden in den Entwurf zum Bebauungsplan eingearbeitet.

Mit den gefundenen Lösungen kann die Stadt im vollen Umfang allen Anforderungen gerecht werden. So wird durch die Realisierung der beiden Kreisverkehrsplätze nicht nur die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss verbessert, sondern der Stadt bietet sich auch die Chance zur gestalterischen Aufwertung des Verkehrsraums.

Des weiteren wird durch die Verlagerung der Bushaltestelle der Schulweg sicherer und der Straßenzug Ellerbrocker Straße kann gerade in den Spitzenstunden vom Busverkehr entlastet werden.

Aber auch eine leistungsfähige und LKW-taugliche Anbindung für den Gewerbetrieb Am Hafen 17-21 kann durch die gefundene Lösung sichergestellt werden.

Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der verkehrlichen Umbaumaßnahmen und der Neuorganisation der Stellplatzsituation für das geplante Vorhaben wird künftig der südliche Teil des Marktplatzes im Entwurf zum Bebauungsplan als Sondergebiet für das SB Warenhaus festgesetzt.

Aufgrund der Ergebnisse aus den frühzeitigen Beteiligungsschritten, den zwischenzeitlich vorliegenden Fachgutachten und den hierzu geführten Abstimmungsgesprächen wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes in Teilbereichen angepasst und die Festsetzungen zu den Verkaufsflächen (TF 3) im Entwurf konkretisiert.

2.3 Planungsrelevante Grundlagen und Gutachten

Der nachfolgend ausgearbeitete Bebauungsplan Nr. 201 „ Ellerbrocker Straße/ Am Hafen“ baut auf folgenden Grundlagen auf:

1. Höhen- und Bestandsplan inkl. der umgebenden Verkehrsflächen; öbVI Timmermann und Damm vom 09.01.09

2. Funktionales, räumliches und architektonisches Konzept im Maßstab 1:1.000, Stand März 2009 und Weiterentwicklung Nov. 2009, Beyer und Freitag, Emden

3. Einzelhandelskonzept für die Stadt Friesoythe, CIMA März/Juni 2009

4. Verträglichkeitsuntersuchung für das Vorhaben, CIMA August 2009

5. Verkehrsuntersuchung zur Innenstadt; IST, August 2009

6. Vorentwurf zur Umgestaltung der Ellerbrocker Straße mit angrenzenden Bereichen, Rücken und Partner 30.09.2009

7. Diverse Gespräche mit der Verkehrsbehörde, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, dem Landkreis und Weser-Ems- Busbetrieb Jan.-Sept. 2009

2.4 Auswahl des planungsrechtlichen Instrumentariums zur Absicherung der Planungsziele

Aufgrund des bestehenden Bebauungsplanes Nr. 25 mit seinen Festsetzungen zur Nutzungsart (MK und Gewerbegebiete) wurde eingangs über eine Änderung des Planes nachgedacht. Diese Variante wurde jedoch ebenso wie die Anwendung des § 13 a (Bebauungsplan der Innenentwicklung) in Anbetracht der zu regelnden und abzuwägenden komplexen Sachverhalte verworfen und es wird ein reguläres Bauleitplanverfahren mit zwei Beteiligungsstufen und Umweltbericht durchgeführt.

Neben dem Bebauungsplan wird die Stadt einen städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB mit dem Investor abschließen. Dort wird die Kostenübernahme für die Bauleitplanung sowie die Durchführung der verkehrlichen Umbaumaßnahmen geregelt. Ferner wird ein Erschließungsvertrag gem. § 124 BauGB sowie ein Grundstückskauf-/ -tauschvertrag abgeschlossen.

2.5 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 201 weist eine Fläche von ca. 4,7 ha auf und deckt neben dem eigentlichen vorhabenbezogenen Grundstück das Umfeld mit den öffentlichen Verkehrsflächen sowie die daran angrenzenden Nutzungen ab. Durch diese großzügige Einbeziehung von Flächen soll einerseits der Ausbau der Verkehrsanlagen (Knotenpunkte), aber auch die Beordnung von angrenzenden Grundstücken sichergestellt werden.

Der Planungsbereich erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung über ca. 170 m und in Ost-West-Richtung über ca. 250 m.

Das Planungsgebiet wird im Nordwesten begrenzt durch ein mit zwei Wohngebäuden und Nebenanlagen bebautes Grundstück, im Osten durch die bebauten Grundstücke am Marktplatz, im Süden durch die bebauten Grundstücke südlich der Ellerbrocker Straße und im Westen durch die in Hochlage geführte Trasse der Bundesstraße B72.

Ferner ist im Planungsbereich der Knotenpunkt Ellerbrocker Straße/ Auffahrt zur B 72 enthalten, um dort die erforderlichen verkehrlichen Umbaumaßnahmen planungsrechtlich abzusichern.

Der Änderungsbereich für die 51. Änderung des Flächennutzungsplanes umfasst hingegen lediglich die bereits heute durch Einzelhandel geprägten Teilflächen beiderseits der Weserstraße sowie den südlichen Teil des Marktplates und fällt somit mit ca. 2,9 ha kleiner aus als der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 201.

Der Übersichtsplan auf dem Deckblatt zur Begründung gibt einen Eindruck von der Lage des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.

3 Planerische Vorgaben

3.1 Raumordnung und Landesplanung

Die Stadt Friesoythe wird nach dem Landesraumordnungsprogramm 2008 als Mittelzentrum eingestuft. Nach den verbindlichen Festlegungen des LROP sind hier Maßnahmen durchzuführen, die dazu beitragen, diese Räume in ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu stabilisieren sowie eine Raum- und Siedlungsstruktur zu entwickeln, die die zentralörtlichen Funktionen erhält und stärkt.

Nach den Darstellungen des Regionalen Raumordnungsprogramms des Landkreises Cloppenburg 2005 wird dem Mittelzentrum die Funktion als Standort mit der Schwerpunktaufgabe Arbeitsstätten sowie eine besondere Entwicklungsaufgabe für die Erholung zugewiesen.

Die Zielsetzungen der Raumordnung und Landesplanung stimmen mit der Planungsabsicht der Stadt, nämlich Stärkung des Mittelzentrums durch die Modernisierung eines städtebaulich integrierten Einzelhandelsstandortes bei gleichzeitiger Aufwertung der Eingangssituation zur Innenstadt, überein.

3.2 Darstellungen des wirksamen FNP 1995

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Friesoythe aus dem Jahre 1995 stellt für den südwestlichen Bereich in einer Tiefe von ca. 120 m parallel zur Trasse der B72 gewerbliche Bauflächen dar.

Östlich hieran grenzen gemischte Bauflächen an. Der „Marktplatz“ zwischen den beiden Straßen „Am Hafen“ und „Am Alten Hafen“ wird seiner Nutzung entsprechend als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Parkplatz dargestellt.

Insofern ist festzustellen, dass die derzeitigen Darstellungen innerhalb des Plangebietes der beabsichtigten Entwicklung weitestgehend entsprechen. Im Zusammenhang mit der Modernisierung des Einzelhandelsstandortes ist es jedoch erforderlich, für das geplante SB-Warenhaus eine Sonderbaufläche für großflächigen Einzelhandel zu entwickeln. Dementsprechend wird der FNP mit der 51. Änderung an die Planungsziele im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB angepasst.

3.3 Bauplanungsrechtliche Situation
(vgl. Plan Nr. 1 im Anhang, „Überdeckung von Bebauungsplänen“)

Durch den Bebauungsplan Nr. 201 wird der südliche Teil des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 25 aus dem Jahre 1976 sowie Teile der Bebauungspläne Nr. 5, Nr. 15a und der 1. Änderung zum B-Plan Nr. 15a überdeckt. Mit der Überplanung dieser Bebauungspläne werden die bisherigen Festsetzungen dieser Bebauungspläne durch die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 201 ersetzt.

Durch die Einbeziehung gewisser Teilflächen aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen im Umfeld des eigentlichen Planungsgrundstückes soll vor allem den Ausbauanforderungen der Verkehrsanlagen (Knotenpunkte etc.) Rechnung getragen werden.

4 Grundlagenermittlung

4.1 Lage des Plangebietes im Siedlungsgefüge

(vgl. Plan Nr. 2 im Anhang, „Struktur der Stadt Friesoythe“)

Der Planungsbereich mit ca. 4,7 ha liegt zentrumsnah zwischen der Bundesstraße B72 im Westen und der Innenstadt im Osten, nördlich der Landesstraße L 831, der Ellerbrocker Straße. Der Bereich bildet die Eingangssituation zum historisch gewachsenen Stadtzentrum. In vergangener Zeit befand sich an dieser Stelle der alte Hafen der Stadt Friesoythe, welcher über den Friesoyther Kanal an den Küstenkanal angebunden war. Diese Phase der Stadtentwicklung lässt sich noch an den Straßennamen und der Lage des Marktplatzes mit seiner randlichen Eingrünung ablesen.

Mit dem Bau der Bundesstraße B72 als Umgehungsstraße wurde im Westen der Stadt eine stadträumliche Zäsur geschaffen, die heute die Innenstadt klar abgrenzt.

Die Ellerbrocker Straße als Hauptausfallstraße Richtung Westen wird dementsprechend durch großvolumige, aber locker angeordnete Baukörper (Einzelhandelsbetriebe, Tankstelle etc.) geprägt, bevor sich der Straßenraum im Übergangsbereich zur Moorstraße auf eine eher historische und kleinteilige Innenstadtstraße reduziert.

Mit ca. 250 m Entfernung zur Kirche bzw. zum alten Rathaus und seiner funktionalen Verflechtung mit dem gewachsenen Zentrum muss der Standort eindeutig der Innenstadt zugeordnet werden. Die dort vorhandenen großflächigen Einzelhandelsbetriebe konnten sich schon alleine wegen ihres Flächenbedarfes nicht in der historischen Innenstadt ansiedeln und fanden mit Aufgabe des Hafens entsprechende Räume zur Entwicklung.

An dieser Stelle ist aber auch anzumerken, dass der Nahversorgungsbereich an der Europastraße aufgrund einer vergleichbaren Entwicklung Ende der 90er Jahre entstehen konnte. Im Norden bot sich das erforderliche Entwicklungspotential durch den Rückzug der Bahn und der damit einhergehenden Aufgabe von ehemals umschlaggeprägten Gewerbegebieten an. Somit konnte die Stadtentwicklung in Friesoythe im Gegensatz zu vergleichbaren Städten hiervon profitieren. Großflächige Einzelhandelsbetriebe konnten innenstadtnah angesiedelt werden und damit die Funktion der Innenstadt als Versorgungsschwerpunkt gestärkt werden.

Weitere großflächige Nutzungen, wie Schulen oder aber das Krankenhaus, gruppieren sich in ähnlicher Weise unmittelbar um den kleinteiligen Stadtkern und bilden somit eine organisch gewachsene Stadtstruktur aus, bevor das Siedlungsgefüge in die klassischen Wohnsiedlungsbereiche übergeht.

Die Innenstadt wird über ein Y-förmiges Straßennetz (Ellerbrocker Straße, Moorstraße, Kirchstraße und Lange Straße) verkehrlich gut erschlossen. Mit dem Neubau der Europastraße nördlich der Innenstadt ergab sich für die Stadt die Möglichkeit einer Ringerschließung bei gleichzeitiger Entlastung des Zentrums von Durchgangsverkehren.

Ziel weiterer Planungen muss sein, diese bereits heute vorhandenen, auf die Kernstadt orientierten Versorgungs-/Einzelhandelsstandorte untereinander und miteinander funktional zu verbinden. Durch diesen Konzeptansatz könnte die Stadt als Versorgungszentrum in einem ländlich geprägten Umfeld sowohl insgesamt als auch in einzelnen Bereichen eine maßgebliche Aufwertung und Stärkung erfahren.

4.2 Lage, Topografie, baulicher Bestand und Nutzungen im Plangebiet
(vgl. Plan Nr. 3 im Anhang, „Bestandsplan“)

Das Plangebiet erstreckt sich über knapp 250 m in Ost-West-Richtung zwischen der topographisch gut ablesbaren Trasse der Bundesstraße B 72 im Westen und dem Knotenpunkt „Am Alten Hafen/Moorstraße/Thüler Straße“, dem Eingangsbereich zur historisch gewachsenen Innenstadt mit ihren kleinteiligen Strukturen.

Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt ca. 170 m und deckt neben dem bereits heute durch großflächigen Einzelhandel (Famila-Markt und ehemaliges Möbelhaus) geprägten Grundstücken, die als Marktplatz fungierenden Flächen zwischen den Straßenzügen „Am Hafen“ und „Am Alten Hafen“ ab.

Die kleinteilig bebauten Grundstücke östlich des Knotenpunktes werden überwiegend aus verkehrsplanerischen Notwendigkeiten, nämlich Ausgestaltung des vorhandenen Knotenpunktes in das Planungsgebiet einbezogen.

Aber auch eine gestalterische Aufwertung des Übergangsbereiches mit der Neuordnung der baulichen Struktur und einer entsprechenden städtebaulichen Akzentuierung des Eingangsbereiches zur historischen Stadt bilden den Hintergrund für diesen planerischen Ansatz. Die Ellerbrocker Straße mit der Anschlussstelle zur B 72 stellt bereits heute mit ca.14.000 Kfz/24 h eine der am stärksten belasteten innerörtlichen Straßen dar. Ihre zahlreichen Zufahrten zu den großflächigen Handelseinrichtungen und die dort anzutreffenden Querungsverkehre von Fußgängern verlangen nach einer Optimierung der Verkehrsabläufe in diesem Streckenabschnitt.

Das Gelände kann mit einer Höhenlage von ca. 22,5-23,0 m ü. NN als nahezu eben, bezeichnet werden.

Zum Zwecke der Erschließung von Gewerbegrundstücken führt die Weserstraße vom Marktplatz Richtung Westen bis an die in Höhenlage geführte Trasse der B72 hinein und teilt diesen Bereich in zwei nahezu gleichgroße Teilflächen. Im Westen endet diese gewerbliche Erschließungsstraße in T-Form vor der Trasse der B 72. Richtung Osten findet diese Wegeführung ihren Anschluss an die Straße „Sieben Provinzen“, die wiederum über die Ringstraße eine direkte Anbindung an die Innenstadt (Lange Straße) erlaubt.

Mit der geplanten gestalterischen und funktionalen Aufwertung dieser Wegebeziehung kann eine kurze und für Fußgänger/Radfahrer attraktive Anbindung des Einzelhandelsstandortes an die Innenstadt erreicht werden.

Der zwei- bis dreigeschossige bauliche Bestand im Planungsgebiet wird bereits heute durch großvolumige Baukörper (Famila-Markt, ehemaliges Möbelhaus) im Stile der frühen 80er Jahre geprägt. Allerdings sind die Gebäude in die Jahre gekommen und erfüllen aus heutiger Sicht nicht mehr die Anforderungen an einen modernen Versorgungsschwerpunkt.

Durch eine Modernisierung des Standortes kann aber nicht nur die Funktion der Einzelhandelsunternehmen gestärkt, sondern vielmehr auch der Eingangsbereich zum „alten Stadtkern“ städtebaulich profitieren. Die gestalterischen und funktionalen Defizite sind auch in der Freiflächengestaltung ablesbar und bedürfen einer Aufwertung.

Gut ablesbar ist noch heute die ursprüngliche Nutzung des Marktplatzes. Der Planungsbereich wird sowohl im Osten als auch im Westen durch klare bauliche Raum-

kanten eingefasst. Unterstützt wird diese Wirkung noch zusätzlich durch großkronige Eichen an der Westseite der Straße „Am Hafen“. Somit wird die ursprüngliche Destination des Bereiches für Handel und Umschlag (Hafen) nicht nur durch die Straßennamen belegt, sondern ist auch räumlich ablesbar.

An der Stelle des Marktplatzes befand sich in vergangenen Zeiten, als Friesoythe noch Bedeutung in der Seefahrt hatte, das alte Hafenbecken.

4.3 Naturräumliche Gegebenheiten; Biotopstrukturen

(vgl. Plan Nr. 3 im Anhang, „Bestandsplan“)

Der ca. 4,7 ha große Planungsbereich stellt sich überwiegend als innerstädtische versiegelte und bebaute Fläche (Gebäude, Stellplatzanlagen, Marktplatz, Verkehrsflächen) dar. Nennenswerte Grün-/Vegetationsbestände befinden sich im Übergangsbereich zur Trasse der B 72, entlang des Straßenzuges „Am Hafen“ in Form eines alten Eichenbestandes sowie auf dem Marktplatz in Form einer Stellplatzbegrünung aus Laubbäumen und einzelnen Straßenbäumen.

Im Einzelnen sind folgende Biotopstrukturen innerhalb des Planungsgebietes anzutreffen (vgl. Bestandsplan):
ca.

- 35.660 m² Versiegelung (Bebauung, Stellplätze, Verkehrsflächen)
- 5.000 m² Hausgärten, Grünanlagen, Straßenbegleitgrün
- 2.500 m² Weideland
- 3.800 m² Fichtenschonung

= 46.960 m²

Die aufgeführten Strukturen führen zu einem aktuellen Versiegelungsgrad von ca. 76 %.

4.4 Verkehrliche Situation im Umfeld des Planungsgebietes

(vgl. Plan 4 im Anhang; Entwurf zum Umbau der Ellerbrocker Straße; Rücken und Partner)

Die Ellerbrocker Straße weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von ca. 14.000 Kfz/24 h auf.

Aufgrund der dort zahlreich verkehrenden Buslinien bzw. der zentralen Bushaltestelle südlich des Marktplatzes wird der Verkehrsfluss oft durch Fußgängerquerungsverkehre beeinflusst. Unter anderem werden diese starken Fußgängerquerungsverkehre durch die beiden Schulen mit ca. 750 Schülern (berufsbildende Schule und Wirtschaftsgymnasium) in der Thüler Straße ausgelöst.

Die Konzentration von Einzelhandelsbetrieben an der Straße „Am Alten Hafen“ und im Umfeld des Marktplatzes führt darüberhinaus zu einer starken Verkehrsfrequenz mit den entsprechenden Ein-/ Abbiegeverkehren auf die „Ellerbrocker Straße“. Bereits in der Vergangenheit wurde dieses Problem seitens der Stadt und des Straßenbaulastträgers erkannt und entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen in diesem Bereich sowie diverse Einbauten in der „Ellerbrocker Straße“ vorgenommen.

Diese bislang durchgeführten Maßnahmen führten zwar zu einer höheren Verkehrssicherheit, konnten aber den Verkehrsfluss und die Verkehrsabwicklung nicht in der gewünschten Art optimieren.

Da nach einer aktuellen Kundenbefragung ca. 50 % aller motorisierten Kunden der Innenstadt den Marktplatz mit seinen 125 Stellplätzen nutzen und durch die Modernisierung eine weitere Attraktivierung des Einzelhandelsstandorts zu erwarten sein wird, ist Handlungsbedarf zur Organisation der Verkehre in diesem Streckenabschnitt angezeigt.

Ende 2008 wurden durch das Büro IST Verkehrszählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage der Verkehrsfluss simuliert. Unter Berücksichtigung der aktuellen Ansiedlungsvorhaben wurden unterschiedliche Varianten zur Optimierung des Verkehrsgeschehens entwickelt.

Im Ergebnis wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ausbau des Knotenpunktes „Am Alten Hafen / Moorstraße / Thüler Straße“; hierbei wurden zwei Varianten vorgeschlagen.
  a) Kreisverkehrsplatz
  b) Knotenpunkt mit LSA und zusätzlichen Abbiegespuren
- Umgestaltung des Knotenpunktes an der Auffahrt zur B 72 in Verbindung mit einer zusätzlichen Anbindung des geplanten SB-Warenhaus-Standortes
- Komplette Schließung der Anbindung der Straße „Am Hafen“ an die „Ellerbrocker Straße“ für Kfz-Verkehre. In diesem Zusammenhang wird es jedoch erforderlich, die „Weserstraße“, welche künftig vornehmlich zur Anfahrt der Kundenparkplätze dienen wird, für den abfließenden Verkehr von den Stellplätzen am Marktplatz zur Ellerbrocker Straße offenzuhalten.
- Als wünschenswerte Maßnahme wurde eine komplette Verlagerung des ZOB vom Marktplatz in die „Spreestraße“ empfohlen. Hierdurch könnte nicht nur die Sicherheit für die Schülerverkehre maßgeblich gesteigert werden, sondern die starke Reduzierung der Fußgängerquerungsverkehre erlaubt eine höhere Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und trägt somit zu einem verbesserten Verkehrsfluss in der Ellerbrocker Straße bei.

Im Vorfeld der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden diese Sachverhalte mit der Verkehrskommission, dem Straßenbaulastträger und der Stadt mehrfach diskutiert und generell für wünschenswert erachtet. An dieser Stelle wird auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen mit Maßnahmenvorschlägen des Büros IST, August 2009, die bei der Stadt eingesehen werden können, verwiesen.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurde im Sommer 2009 ein Fachbüro mit der Erstellung entsprechender straßenbautechnischer Vorentwürfe beauftragt.

Maßgebliche Aufgabenstellung war eine Entzerrung der Busverkehre und eine Verlagerung der Bushaltestelle in die Thüler Straße für die Umsteigeverkehre bzw. eine Verlagerung der stadteinwärts fahrenden Linien an die Südseite der Ellerbrocker Straße in Höhe des „Zimmermann-Marktes“. Nach intensiver Abstimmung mit den beteiligten Stellen (Schülerbeförderung des Lkr. CLP, Polizei und Weser-Ems-Busbetriebsgesellschaft) konnte hierfür eine Lösung gefunden werden, welche nicht nur die Sicherheit für die Schüler erhöhen wird, sondern auch Umsteigevorgänge erleichtert und den fließenden Verkehr begünstigen wird.

Durch diese Verlegung muss der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes gegenüber einer lichtsignalgesteuerten Kreuzung der Vorrang eingeräumt werden. So wird der entsprechende Platz für eine Kreisverkehrsplatzlösung durch Verlagerung der Bushaltestelle geschaffen und die Querungsbedarfe für Fußgänger können maßgeblich reduziert werden. Neben positiven gestalterischen Aspekten im Eingangsbereich zur Stadt ist der Verzicht auf eine aufwendige und störanfällige Lichtsignalanlage anzuführen.

Insofern räumt die Stadt der Umgestaltung des Knotenpunktes Moorstraße/Thüler Straße/Ellerbrocker Straße zu einem Kreisverkehrsplatz gegenüber einer Beibehaltung eines lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes den Vorrang ein.

Diese konkreten verkehrlichen Umbaumaßnahmen wurden in ein mit allen Beteiligten abgestimmtes Konzept eingearbeitet und liefern die Grundlage für die Organisation der verkehrlichen Abläufe im Bebauungsplan. Durch die entsprechende Festsetzung der erforderlichen öffentlichen Verkehrsflächen im Bebauungsplan können diese Umbaumaßnahmen ohne weitere planungsrechtliche Verfahren (Planfeststellung etc.) nach Rechtskraft des Bebauungsplanes umgesetzt werden

4.5 Anbindung an den ÖPNV

Über die zentrale Bushaltestelle südlich des Marktplatzes ist der Bereich optimal an das ÖPNV-Netz angebunden und mit den umliegenden Orten sowie der Region verbunden. Neben zahlreichen Schulbus-Verbindungen führen von dort aus Linien in benachbarte Städte und Gemeinde, so nach Oldenburg, Cloppenburg, Bad Zwischenahn, Edewecht und Bösel. Diese gute Anbindung des Bereiches an den ÖPNV bleibt auch weiterhin, nach Umsetzung der beabsichtigten Verlagerung/Entzerrung der Bushaltestelle erhalten.

4.6 Baugrund, Altlasten

Der Baugrund im überwiegenden Teil des Planungsgebietes stellt sich als mehrfach baulich überformt auf überwiegend sandigem Untergrund dar. Altlastenverdachtsmomente sind im Planungsgebiet nicht bekannt.

4.7 Ver- und Entsorgungseinrichtungen

Die Grundstücke sind alle an Schmutzwasserkanäle, die sich in den öffentlichen Straßenzügen befinden, angeschlossen. Die Oberflächenentwässerung erfolgt für den östlichen Teilbereich überwiegend durch Ableitung in den vorhandenen Regenwasserkanal mit Einleitung in den Friesoyther Kanal. Trotz des hohen Versiegelungsgrades von 76 % der Gesamtfläche sind Engpässe in der Regenwasserableitung nicht bekannt.
Im westlichen Bereich entwässern die Verkehrsflächen teilweise in Grabensysteme, so z.B. parallel zur Trasse der B 72 oder aber in den Graben östlich der Auffahrtsrampe zur B 72.
Versorgungsleitungen für Strom, Gas, Frischwasser und Telefon verlaufen in den öffentlichen Verkehrsflächen, so dass dort problemlos angeschlossen werden kann.

5 Belange der Raumordnung und des Einzelhandels

5.1 Einzelhandelsgutachten

Die Stadt Friesoythe hatte Ende 2008 in Zusammenarbeit mit dem Handels- und Gewerbeverein bei der CIMA ein Gutachten zur Beleuchtung der Einzelhandelssituation für das gesamte Stadtgebiet in Auftrag gegeben. Die Ausarbeitung des Gutachtens wurde aktiv durch einen Arbeitskreis (Stadtverwaltung, IHK und Verein für Handel und Gewerbe) begleitet.

Diese Ergebnisse wurden nach mehrfacher Abstimmung in den entsprechenden Gremien der Politik und des Vereins (Arbeitskreise) in das Einzelhandelskonzept der Stadt Friesoythe, März 2009, eingestellt und den betroffenen Behörden bzw. Trägern öffentlicher Belange (IHK, Lkr. CLP Regionalplanung u. Nachbarkommunen) zur Abstimmung vorgelegt.

Nach entsprechender Behandlung der vorgetragenen Belange und Ergänzung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes wurde dieses am 17.06.2009 durch den Rat der Stadt als Handlungsgrundlage für die weitere Entwicklung des Einzelhandels in der Stadt Friesoythe beschlossen.

Dieses Gutachten soll künftig Leitlinie für die weitere Stadtentwicklung im Bereich des Einzelhandels- und Dienstleistungssektors sein und bildet somit eine maßgebliche Grundlage gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB für die hier in Rede stehende Bauleitplanung.

Im Ergebnis stellt das Gutachten Folgendes fest:

1. Generelle Aussagen

1.1 Die Stadt Friesoythe zeichnet sich durch eine für ein Mittelzentrum sehr hohe Einzelhandelszentralität von ca. 124 % über alle Branchen aus.

1.2 Mit ca. 79 % Kaufkraftbindung über alle Branchen und 92 % Bindung im periodischen Bedarfsbereich wird die Attraktivität der Stadt für Kunden aus der Stadt und dem Umland in starkem Maße dokumentiert.

1.3 Nachholbedarf bezüglich der Zentralität wird vor allem Im Segment Sportartikel gesehen. Eine Steigerung der Kaufkraftbindung in den Branchen Möbel/Antiquitäten, Elektroartikel/Unterhaltungselektronik, Foto, PC und Zubehör sowie Neue Medien wäre erstrebenswert.

1.4 In Anbetracht der relativ hohen Werte bezüglich Einzelhandelszentralität und der Kaufkraftbindung sehen die Gutachter für neue Ansiedlungen nur wenig Entwicklungspotenzial. Allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass durch „regional bedeutsame Vorhaben“ noch Kaufkraft aus dem Markt abgeschöpft werden kann.

1.5 Im Vergleich zu 1998 konnte die Stadt bis heute ihre Handelszentralität um 18 % über alle Bereiche und im aperiodischen Bereich sogar um 40 % steigern.

Unterzieht man diese Erkenntnisse einer kritischen Würdigung im Hinblick auf die künftige Stadtentwicklung, so muss festgestellt werden, dass für Neuansiedlungen mit Ausnahme von einzelnen Branchen nur ein geringer Entwicklungsspielraum vorhanden

ist. Allerdings muss auch anerkannt werden, dass die Steigerung der Handelszentralität nur durch die Schaffung von modernen und zeitgemäßen Fachmärkten erzielt werden konnte. Insofern kann unterstellt werden, dass für gewisse Einzelhandelsunternehmen oder sogar Standorte eine Notwendigkeit zur Modernisierung und Anpassung an das heutige Kundenverhalten zwingend geboten erscheint.

Dies dürfte aus planerischer Sicht in vollem Umfang auf den Standort Am Hafen zutreffen.

Das Einzelhandelskonzept beleuchtet zwar den Standort und das geplante Modernisierungsvorhaben, fordert aber zugleich eine weitergehende Verträglichkeitsstudie unter Zugrundelegung konkreter Verkaufsflächen und Sortimente, um die raumordnerischen Auswirkungen des Vorhabens gem. § 11 Abs. 3 BauNVO auf die Nachbarkommunen und die Versorgungsstrukturen in der Stadt abschätzen zu können.

2. Standortbezogene Ergebnisse des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Friesoythe

2.1 Der Standort Alter Hafen wird als einer von insgesamt drei Standorten dem Hauptgeschäftszentrum von Friesoythe zugeordnet; dementsprechend werden dort neben den Sortimenten der Nahversorgung auch in starkem Maße zentrumsrelevante Sortimente angeboten.

2.2 Die Stellplätze auf dem Marktplatz stellen die wichtigsten Parkplätze für das Hauptgeschäftszentrum dar und werden von ca. 50 % aller Besucher des Innenstadtbereiches genutzt, Eine Verbesserung der Verkehrssituation, die Gestaltung des Umfeldes und die Attraktivierung der fußläufigen Anbindung an die Innenstadt sind wichtige Voraussetzungen für eine Stabilisierung dieses Kundenverhaltens.

2.3 Mit Kennzeichnung des Standortes an der Weserstraße als „Zusatzfläche Innenstadt“ und der westlich gelegenen Potentialfläche weisen die Gutachter auf die Chancen zur Stärkung des Hauptgeschäftsbereiches hin. Dieser könnte durch geeignete Maßnahmen noch attraktiver gestaltet und stärker in den „zentralen Versorgungsbereich“ integriert werden.

2.4 Durch die Modernisierung bzw. den Neubau des SB-Warenhauses werden zwar nach Einschätzung der Gutachter keine grundlegenden nachteiligen Auswirkungen auf die Innenstadt zu erwarten sein, da es sich vornehmlich um den Ersatz von Verkaufsflächen handeln wird. Aber die konkreten Auswirkungen der Modernisierung und des daraus resultierenden Flächenzuwachses (Verdrängung) erfordern eine vorhabenspezifische und auf Sortimente bezogene detaillierte Verträglichkeitsstudie.

5.2 Raumordnerische Auswirkungen gem. § 11 Abs. 3 BauNVO

Gem. den Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes für die Gesamtstadt hat die Stadt bei der CIMA im Juni 2009 ein Verträglichkeitsgutachten beauftragt. In dieser Untersuchung werden unter Zugrundlegung konkreter Angaben zu den geplanten Verkaufsflächen und den Sortimenten die regionalen und kommunalen Auswirkungen der Standort-Modernisierung ermittelt und dargestellt.

Die Verträglichkeitsuntersuchung (Stand 05.08.2009) geht hierbei von zwei getrennt zu erfassenden und abzuhandelnden Sachverhalten aus:

1. Umsiedlung und Erweiterung der Verkaufsflächen im SB-Warenhaus. Hier handelt es sich um Flächenzuwächse für den periodischen Bedarf mit den Waren-

gruppen Lebensmittel, Reformwaren, Gesundheits-und Körperpflege sowie um geringfügige Flächenzuwächse für Randsortimente im aperiodischen Bedarf.

2. Nachnutzung des Altobjekts (Famila-Verbrauchermarkt) durch diverse Fachmärkte aus den Warengruppen des periodischen und aperiodischen Bedarfs.

Besondere Bedeutung kommt hierbei der im Einzelhandelskonzept entwickelten „Friesoyther Sortimentsliste“ zu. Demnach werden für die Stadt Friesoythe die Sortimente in drei Gruppen (zentrenrelevant, nahversorgungsrelevant und nicht-zentrenrelevant) eingeordnet.

5.3 Ergebnisse des Verträglichkeitsgutachtens

5.3.1 Auswirkungen der Umsiedlung/Erweiterung des Famila-Marktes

- Durch die Umsiedlung des Familamarktes in den geplanten Neubau mit einer Gesamtverkaufsfläche von 5.500 m², incl. Vorkassenzone und Mall, wird die tatsächliche Verkaufsfläche um 988 m² erweitert; hiervon entfallen 660 m² auf Waren des periodischen Bedarfs und 328 m² auf Waren im aperiodischen Bedarf.
- Zusätzlich führt die Ansiedlung eines Textilfachmarktes mit 180 m² in der Vorkassenzone zu einer Erhöhung der Verkaufsfläche auf insgesamt 1.168 m²
- In der **regionalen Betrachtung** kann das geplante Teilvorhaben als verträglich eingestuft werden, vgl. Fazit S. 47 der Verträglichkeitsstudie. Mit Umsatzverdrängungsquoten von unterhalb der baurechtlich relevanten 10%-Marke sind durch diese Modernisierung/Erweiterung keine unverträglichen Umsatzverteilungen zu erwarten.
- Auch die **kommunale Betrachtung** kommt zu dem Ergebnis, dass die geringfügigen Flächenzuwächse für die jeweiligen Sortimente deutlich unter der baurechtlich relevanten 10%-Marke liegen werden und das Vorhaben somit als verträglich einzuschätzen ist. Ausnahme hierbei stellt jedoch das Sortiment „Geschenke, Glas/Porzellan/Keramik“ dar. Bei einer zu erwartenden Verdrängungsquote von 11,1 % wird hier eine Reduzierung dieser Verkaufsfläche um 100 m² auf max. 575 m² VKF empfohlen.
- Ein geplanter Textilfachmarkt in der Vorkassenzone mit einer Verkaufsfläche von 180 m² wird als verträglich eingeschätzt.

5.3.2 Auswirkungen der Umnutzung des Altobjektes durch Fachmärkte

- Innerhalb dieses Objektes (baurechtlich bisher und auch künftig als Kerngebiet festgesetzt) wurde exemplarisch die Ansiedlung folgender Fachmärkten untersucht:

- Drogeriefachmarkt:	1.000 m² VKF
- Schuhfachmarkt:	450 m² VKF
- Textilfachmarkt:	700 m² VKF
- Einrichtungsfachmarkt	800 m² VKF
Gesamtverkaufsfläche	**2.950 m² VKF**

- Im Ergebnis ist festzustellen, dass alle o.a. Fachmärkte mit Verdrängungsquoten von unterhalb der baurechtlich relevanten 10%-Marke im regionalen Umfeld verträglich sind.

- Bezüglich der kommunalen Verträglichkeit wird den Fachmärkten mit Ausnahme des Schuhfachmarktes im Hinblick auf die zu erwartenden Verdrängungsquoten eine Verträglichkeit attestiert.
- Für den Schuhfachmarkt würde die Verdrängungsquote innerhalb der Stadt einen Wert von 14,4 % für den zentralen Versorgungsbereich (Innenstadt) und für das sonstige Stadtgebiet einen Wert von 17 % erreichen. Insofern empfehlen die Gutachter, die Verkaufsfläche für dieses Sortiment um 150 m² zu reduzieren oder statt des Schuhfachmarktes dort einen Fachmarkt aus dem Bereich der nicht-zentrenrelevanten Sortimente vorzusehen.

5.4 Rückschlüsse für die Bauleitplanung; Konsequenzen für die Steuerung durch den Bebauungsplan

Die Stadt wird den für die Gesamtstadt wichtigen und die Funktion der Innenstadt unterstützenden Standort durch Schaffung der entsprechenden planungsrechtlichen Voraussetzungen sichern und den angedachten Modernisierungsprozess aktiv unterstützen. Da negative Auswirkungen auf Versorgungsstrukturen der Nachbarkommunen nicht zu erwarten sind und die geplanten Vorhaben überwiegend auch kommunal als verträglich einzuschätzen sind, wird die Stadt an ihrer bisherigen Planungsabsicht festhalten.

Da die Nachnutzung des Altobjektes bislang noch zu unkonkret ist, sich dieses Objekt bereits in einem Kerngebiet befindet und aufgrund der Ergebnisse der Verträglichkeitsstudie sieht die Stadt dort keinen weiteren Handlungsbedarf zur Steuerung des Einzelhandels. Entgegen den Wünschen der IHK verzichtet die Stadt an dieser Stelle auf eine Überplanung des Bereichs durch ein Sondergebiet, sondern ordnet lediglich innerhalb des Kerngebietes die Festsetzungen zum Nutzungsmaß bzw. der überbaubaren Bereiche (bestandsorientiert). Mit dieser Vorgehensweise möchte die Stadt an diesem Standort für die Zukunft einen gewissen Gestaltungsspielraum bzgl. konkreter Ansiedlungen offen halten. Dies geschieht auch im Hinblick darauf, dass das bislang westlich des Marktes und südlich der Weserstraße festgesetzte Kerngebiet zugunsten eines Sondergebiets aufgehoben und somit dort raumordnerisch verträgliche Nutzungen verbindlich festgeschrieben wird.

Für das Gewerbegebiet werden Einschränkungen bzgl. der Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen auch unterhalb der „Vermutungsgrenze“ von 800 m² VKF aufgenommen, um dort die Entstehung weiterer Verkaufsflächen (Discounter etc.) auszuschließen.

Desweiteren werden für das Sondergebiet im Hinblick auf den Schutz der Innenstadt Einschränkungen für zentrenrelevante Sortimente gem. den Empfehlungen des Gutachters aufgenommen.

Insgesamt erhofft sich die Stadt durch die Modernisierung dieses Standortes eine Stärkung Friesoythes i.S. seiner mittelzentralen Funktion und durch eine gestalterische Aufwertung des Eingangsbereichs zum Zentrum eine Stärkung der Innenstadt. Im Zusammenhang mit der weiteren Konkretisierung der Nachnutzung des Altobjekts wird die Stadt aber versuchen, auf die Sortimentsstruktur im Kerngebiet Einfluss zu nehmen; dies wird ggf. im noch abzuschließenden städtebaulichen Vertrag ergänzend geregelt.

6 Das Vorhaben

(vgl. Plan Nr. 5 im Anhang, Lageplan, Beyer u. Freitag)

6.1 Städtebauliche Anordnung

Grundlage der Modernisierung des Einzelhandelsstandortes ist, den Bereich nördlich der Ellerbrocker Straße städtebaulich aufzuwerten und die heute vorhandene Platzsituation als Auftakt bzw. Abschluss der Innenstadt zu definieren. Insofern wird parallel zur Ellerbrocker Straße ein kompakter Neubau mit einer aufgelockerten Fassadenstruktur (Begrünung, Vorsprünge, gestalterische Gliederungselemente) errichtet. Zum Marktplatz hin findet dieser Baukörper sein Ende in Form eines geschwungenen Kopfbaus mit der Mall und dem Shop-Bereich.

Der durch Glaselemente und eine leichte Dachkonstruktion geprägte, geschwungene Kopfbau mit Öffnung der Shops zum Marktplatz erfährt eine gewisse Transparenz und fasst gleichzeitig die westliche Kante des Marktplatzes neu.

Die Anbindung/Öffnung der Mall zur Ellerbrocker Straße und zum bestehenden Famila-Markt (Altobjekt), der künftig verschiedene Fachmärkte aufnehmen wird, führt Kunden und Besucher aus der Innenstadt gezielt in die einzelnen Verkaufsstellen. Ferner werden die Besucher/Kunden durch eine Wegeverbindung über den Straßenzug „Sieben Provinzen“ zurück in die Innenstadt geleitet.

Durch diese gewählten Fußwegebeziehungen einerseits und die neu definierten Raumkanten andererseits wird der Marktplatz künftig als Endpunkt des Versorgungsbereiches der Innenstadt definiert.

Der neu gestaltete südliche Bereich des Marktplatzes übernimmt künftig also nicht nur die Funktion einer Stellplatzanlage, sondern wird im Übergangsbereich zu den Shops mit ihren Verkaufsangeboten im Freien bzw. durch Gastronomie (Café) auch an Aufenthaltsqualität gewinnen und sich zu einem Platz des Verweilens entwickeln.

6.2 Nutzungen

Als Hauptnutzung wird das SB-Warenhaus mit 4.500 m² Verkaufsfläche angesehen. Die der Mall vorgelagerten Shop-Bereiche mit insgesamt 520 m² Verkaufsfläche tragen zu einer Belebung des Bereiches bei und erlauben eine ansprechende bauliche Gestaltung des Kopfbaus. Der vorhandene Famila-Markt (Altobjekt) wird künftig mehrere Fachmärkte aufnehmen. Eine Verbindung aus der Mall zum Eingangsbereich der Fachmärkte wird zusätzlich die Attraktivität des Bereiches steigern.

6.3 Anlieferung / Ruhender Verkehr

Die Anlieferung des SB-Warenhauses wird im Westen bzw. nördlich des Gebäudes stattfinden. Diese Zonen werden ausschließlich über den westlichen Kreisverkehrsplatz angefahren.

Die Anlieferung für das künftige Fachmarktzentrum bleibt wie bereits heute vorhanden bestehen. Wenngleich anzumerken ist, dass die Fachmärkte z.T. auch durch kleine Lkw direkt über den Eingangsbereich angeliefert werden können. Den Kunden stehen insgesamt ca. 330 – 340 Stellplätze zur Verfügung. Die Kundenverkehre werden überwiegend über den neu ausgestalteten Knotenpunkt „Am Alten Hafen“ fließen. Für den abfließenden Verkehr steht zusätzlich die westliche Anbindung über den geplanten Kreisverkehrsplatz an der B 72 zur Verfügung, so dass der östliche Knotenpunkt eine gewisse Entlastung erfahren wird.

6.4 Verkaufsflächen, Stellplätze

Folgende Verkaufsflächen werden künftig entstehen:

SB-Warenhaus	4.500 m²
Mall	400 m² (incl. Windfänge)
Shop-Bereich	600 m² (incl. Friseur u. Cafeteria)
Fachmarktzentrum ca.	2.700m²
Summe	8.200 m²

Nach einer ersten überschlägigen Berechnung ergibt sich hieraus ein Stellplatzbedarf von ca. 319 Stellplätzen für Kunden.

Hierbei werden folgende Ansätze zu Grunde gelegt:

Kerngebiet/Fachmarktzentrum	2.700 m² VKF/40 m²	= 68 Einstellplätze
Famila Neubau	4.500 m² VKF/20 m²	= 225 Einstellplätze
Shops	520 m² VKF/20m²	= 26 Einstellplätze
Überschlägiger Gesamtbedarf		**= 319 Einstellplätze**

Diese Ermittlung des Stellplatzbedarfs wurde vom Grundsatz mit der Baugenehmigungsbehörde des Landkreises Cloppenburg im Zuge der Ausarbeitung des Entwurfes abgestimmt

Die erforderlichen Kundenstellplätze werden auf dem Gelände der Firma Bünting angelegt. So entstehen beidseitig der Weserstraße ca. 200 Stellplätze; weitere 135 Stellplätze werden vor dem Kopfbau angelegt und bilden künftig mit dem neu gestalteten Marktplatz, welcher dem Sondergebiet zugeordnet wird und damit seine bisher öffentliche Funktion verlieren wird, eine Einheit. Insgesamt entstehen somit ca. 335 Stellplätze zzgl. der ca. 40 Stpl. auf dem nördlichen Marktplatz, der in seiner Struktur unverändert erhalten bleiben soll.

Die Firma Bünting wird die Stellplätze auf dem bisherigen Marktplatz in Abstimmung mit der Stadt und unter Würdigung der verkehrlichen Umbaumaßnahmen im öffentlichen Bereich anlegen und gestalten.

Die Stellplatzanlage wird großzügig (Fahrgassen = 6,5 bis 7,0 m) angelegt und sieht in Nähe der Eingangssituationen behindertengerechte Stellplätze in ausreichendem Maße vor.

Ein Baumraster und klar geführte Fußwege gliedern diesen Platz.

7 Inhalte des Bebauungsplans

Aufbauend auf dem vorliegenden Konzept zur Modernisierung des Einzelhandelsstandortes, den Vorschlägen zur verkehrlichen Umgestaltung, unter teilweiser Berücksichtigung des derzeit geltenden Planungsrechts im Plangebiet sowie der Ergebnisse des Verträglichkeitsgutachtens zum Einzelhandel wird für den ca. 4,7 ha großen Bereich der Bebauungsplan Nr. 201 „Ellerbrocker Straße / Am Hafen“ aufgestellt.

Zur Darstellung der derzeit wirkenden planungsrechtlichen Festsetzungen im Planungsbereich wird auf den **Plan Nr. 6 im Anhang** zu dieser Begründung verwiesen.

7.1 Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt neben den bestandsorientierten Kerngebieten (MK1 und MK2) ein eingeschränktes Gewerbegebiet und ein Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel/SB Warenhaus entsprechend der beabsichtigten Entwicklungsziele fest.

7.1.1 Festsetzungen der Kerngebiete (MK1 und MK2) gem. § 7 BauNVO

Für das Flurstück 88/8, dem bestehenden Famila-Markt, der künftig Fachmärkte aufnehmen wird, wird die nach dem Bebauungsplan Nr. 25 geltende Festsetzung des Kerngebietes weitgehend übernommen. Im Interesse einer klaren Nutzungszuweisung werden die vorhandenen und neu gestalteten Stellplätze westlich des Gebäudes künftig in das Kerngebiet (MK 1) einbezogen. Insofern wird an dieser Stelle weitestgehend das vorhandene Planungsrecht zur Nutzungsart beibehalten.

Das Kerngebiet MK 2 wird aus dem Bebauungsplan Nr. 15 übernommen und erfährt aufgrund der geplanten verkehrlichen Umbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich eine räumliche Einschränkung.

Innerhalb der Kerngebiete MK 1 und MK 2 werden durch textliche Festsetzungen gem. § 1 Abs. 5 BauNVO Vergnügungsstätten und Tankstellen ausgeschlossen. Ferner werden die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen (§ 7 Abs. 3 BauNVO) gem. § 1 Abs. 6 BauNVO ausgeschlossen.

Durch diese Festsetzungen sollen störende und zusätzliche Verkehre, z.B. hervorgerufen durch eine Tankstelle, verhindert werden. Der Ausschluss von Vergnügungsstätten wird damit begründet, dass die Stadt den Standort als innerstädtischen Versorgungsschwerpunkt sichern möchte und Verdrängungsprozesse, ausgelöst durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten mit höheren Mietzahlungen, verhindern möchte.

Sonstige Wohnungen sind im Hinblick auf die Wohnqualität (Lärm) und im Interesse der Ausbildung einer gewerblich genutzten Erdgeschosszone nur oberhalb des ersten Vollgeschosses zulässig.

7.1.2 Eingeschränktes Gewerbegebiet GE_E

Für das Flurstück 88/6 wird die ursprüngliche Festsetzung des Bebauungsplanes Nr. 25, nämlich Gewerbegebiet gem. § 8 BauNVO, übernommen. Allerdings erfährt dieses Gewerbegebiet gem. textlicher Festsetzung Ziff. 2 einige Einschränkungen. So sind dort eigenständige Einzelhandelsbetriebe als Gewerbebetriebe gem. § 8 Abs. 2 Nr. 1

BauNVO nicht mehr zulässig. Lediglich einem anderen Betrieb dienende Einzelhandelsflächen sind nach dem sog. „Handwerkerprivileg“ zulässig. Desweiteren werden Tankstellen und die ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten ausgeschlossen; vgl. hierzu Begründung des Ausschlusses zu MK1 und MK2.

7.1.3 Sondergebiet großflächiger Einzelhandel

Der Bebauungsplan hat das Ziel, das innerstädtische Versorgungszentrum für die Zukunft zu sichern und dringend erforderliche Modernisierungsmaßnahmen am Standort planungsrechtlich zu ermöglichen. Insofern wird für den Bereich des ehemaligen Möbelhauses mit ca. 1,5 ha ein Sondergebiet für den großflächigen Einzelhandel, SB Warenhaus, gem. § 11 Abs. 3 BauNVO festgesetzt. Die bisher öffentliche Fläche des Marktplatzes wird zum Zwecke der Neugestaltung und der Anlage von Kundenparkplätzen für das SB-Warenhaus diesem Sondergebiet zugeordnet; insgesamt nimmt das Sondergebiet eine Fläche von ca. 17.700 m² ein.

Die Stadt verspricht sich mit dieser Maßnahme nicht nur eine funktionale und gestalterische Aufwertung des Bereiches, sondern möchte mit der Modernisierung des Standortes die Möglichkeit nutzen, in Friesoythe auch künftig moderne, zeitgemäße und den Kundenbedürfnissen entsprechende Verkaufseinrichtungen anbieten zu können, um somit die Versorgungsfunktion des Mittelzentrums zu stärken bzw. zu sichern.

Die textliche Festsetzung Nr. 3 mit ihren Unterpunkten regelt die Zulässigkeit der konkreten Verkaufsflächen; so wird die Verkaufsfläche gem. TF 3.1 auf maximal 5.500 m² incl. der Vorkassenzone festgesetzt.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 3.2 trägt die Stadt den Ergebnissen der Verträglichkeitsuntersuchung Rechnung und differenziert die Zulässigkeit von Verkaufsflächen innerhalb des SB-Warenhauses. Die Verkaufsfläche für das nach dem Verträglichkeitsgutachten kritisch zu beurteilende zentrenrelevante Sortiment „Geschenke, Glas/Porzellan/Keramik und Hausrat“ wird die Verkaufsfläche auf max. 575 m² beschränkt.

Die TF 3.3 regelt die maximal zulässige Verkaufsfläche in der Vorkassenzone und beschränkt die Verkaufsfläche im Sortiment Textil auf max. 180 m². Durch die Beschränkung der maximalen Größe der weiteren Verkaufsstellen in der Vorkassenzone (max. 100 m² je Ladeneinheit) entspricht die Stadt den Forderungen des Einzelhandelskonzepts. Durch diese Beschränkung der zulässigen Verkaufsfläche je Ladeneinheit kann einer weiteren Entstehung von Verkaufsflächen aus dem Bereich der zentrenrelevanten Sortimente, die sich nachteilig auf die Innenstadt auswirken können, begegnet werden. Eine zusätzliche Beschränkung der Sortimente in der Vorkassenzone hält die Stadt nicht für erforderlich. Zudem erweisen sich solche Festsetzungen in der Umsetzung und im Vollzug des Bebauungsplanes kaum praktikabel bzw. anwendbar.

Durch die beabsichtigten Festsetzungen des Sondergebietes für den großflächigen Einzelhandel mit den Begrenzungen zur Verkaufsfläche, und der Übernahme des Kerngebietes für den nördlichen Teilbereich vertritt die Stadt die Auffassung, dass der dringend notwendigen Modernisierung des Standortes der notwendige planungsrechtliche Entwicklungsspielraum eingeräumt werden kann, ohne die Entstehung eines übermächtigen Konkurrenzstandortes für den kleinflächigen Einzelhandel in der Krenstadt zu provozieren.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

In den beiden Kerngebieten MK1 und MK2 wird in Anlehnung an die bisher nach dem Bebauungsplan Nr. 25 rechtskräftigen Festsetzungen auf die Festsetzung der Geschosszahl zurückgegriffen. Durch die mindestens zwingend zweigeschossige Festsetzung im MK2 (Eck-/Kreuzungsbereich) soll die Bildung einer Raumkante unterstützt werden.

Im eingeschränkten Gewerbegebiet und im Sondergebiet großflächiger Einzelhandel, SB Warenhaus, wird auf die Festsetzung der Vollgeschosse bewusst verzichtet. Da dort eher Gebäude ohne klar erkennbare Geschossstruktur entstehen werden, beschränkt sich der Plangeber (Stadt) auf die Begrenzung der dritten Dimension mittels Festsetzung von absoluten Gebäudehöhen mit Bezugspunkten zu den angrenzenden öffentlichen Erschließungsstraßen bzw. zu den Zufahrten

Die vorgeschlagenen Grundflächenzahlen von 0,8 im MK2, dem GEE und dem Sondergebiet tragen den bereits heute erreichten Versiegelungsgraden Rechnung bzw. sind für diese Nutzungskategorien durchaus üblich und bewegen sich innerhalb der nach § 17 BauNVO benannten Werte.

Für das MK2 und das Sondergebiet werden Überschreitungen der zulässigen GRZ bis auf 1,0 durch Stellplätze und Nebenanlagen gem. textlicher Festsetzungen Nr. 4.1 und 4.3 ermöglicht. Diese Überschreitung wird durch die sehr kleinteiligen Grundstücke im MK2 und durch die tatsächlichen späteren Nutzungen im Sondergebiet begründet.

In der Praxis zeigt sich, dass Flächen in Sondergebieten für den großflächigen Einzelhandels meist zu annähernd 100 % durch Stellplätze, Anlieferungszonen etc. befestigt werden. Insofern hat sich die Stadt entschlossen, dieser Tatsache Rechnung zu tragen und die Überschreitung gem. textlicher Festsetzung Nr. 4.1 in den Bebauungsplan einzustellen. Es wird aber an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass trotzdem eine Eingrünung der Stellplatzflächen gem. textlicher Festsetzung Nr. 8 erfolgen muss und somit diese Flächen ein Mindestmaß an optischer Auflockerung erfahren. Die Gebäudehöhe von 12,0 m berücksichtigt vor allem die Höhenentwicklung im Mallbereich sowie für Lagertrakte. Das eigentliche SB Warenhaus (Verkaufsraum) wird sich bei einer Traufhöhe von 6,0 - 7,0 m bewegen. Mit der festgesetzten Traufhöhe von 7,0 m als Mindestmaß soll die Raumbildung durch das Gebäude unterstützt werden.

7.3 Bauweise; Überbaubare Grundstücksflächen

Mit Ausnahme vom MK2 wird für die restlichen Baugebiete (MK1, GEE und SO großflächiger Einzelhandel) die abweichende Bauweise festgesetzt. Die Gebäudeausdehnung wird dort über festgesetzte Baugrenzen entsprechend ihrer speziellen Anforderungen für diese Nutzungsarten begrenzt. Im MK2 hingegen sollen bewusst die in der Nachbarschaft vorhandenen kleinteiligen Strukturen mit relativ kleinen Parzellen aufgegriffen und durch Übernahme der Festsetzung der geschlossenen Bauweise aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen fortgeführt werden.

7.4 Begrünung der Stellplatzflächen; Erhaltung von Bäumen

In den Baugebieten MK1, GEE und SO SB Warenhaus sind die Stellplatzanlagen durch heimische Baumarten zu begrünen. Je 10 Stellplätze ist ein Baum zu pflanzen; hierbei können die Baumpflanzungen auch zu Gruppen zusammengefasst werden.

7.5 Verkehrsflächen

Im Bebauungsplan werden großzügig Bereiche als öffentliche Verkehrsflächen mit unterschiedlichen Zweckbestimmungen festgesetzt. Diese berücksichtigen die mit den zuständigen Stellen abgestimmten Um-/Ausbaumaßnahmen gem. Vorentwurf des Büros Rücken und Partner.

Folgende Maßnahmen sind demnach planungsrechtlich abgesichert:

- Anlage eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich der Auffahrt zur B 72. Im Hinblick auf den erforderlichen Gestaltungsspielraum und der erforderlichen Böschungsausbildung setzt der Bebauungsplan die geplante Trasse mit 14,0 m und den daran anschließenden Bereich des Verkehrsgrüns relativ großzügig dar.
- Aufhebung des Einmündungsbereichs Am Hafen in die Ellerbrocker Straße, da diese Abbiegevorgänge vermehrt einen Unfallschwerpunkt darstellen. In diesem Zusammenhang ist aber anzumerken, dass die Anbindung des Geh-/Fahr- und Leitungsrechts (ehemalige Weserstraße) an den Kreisverkehrsplatz über das Sondergebiet zumindest für abfließende Verkehre Entlastung bringen wird.
- Ausgestaltung des Knotenpunktes „Ellerbrocker Straße“/„Am Alten Hafen“/„Moorstraße“/“Thüler Straße“ als Kreisverkehrsplatz
- Verlagerung der Bushaltestelle an die Südseite der Ellerbrocker Straße bzw. in die Thüler Straße und die Schaffung eines Buswartebereiches in der Spreestraße
- Schaffung einer Querverbindung von der Straße „Am alten Hafen“ zur Straße „Am Hafen“
- Erhalt des nördlichen Teil des Marktplatzes als öffentlichen Bereich/Marktplatz

7.6 Bereiche ohne Ein-/Ausfahrt

Entlang der Ellerbrocker Straße und an der östlichen Begrenzung des Sondergebiets wird ein Verbot für Zu- und Ausfahrten festgesetzt. Hiermit soll auf Dauer sichergestellt werden, dass der Verkehrsfluss nicht durch Abbiegevorgänge bzw. einfahrende Verkehre beeinträchtigt wird.

7.7 Zu erhaltende Einzelbäume

Die auf der nördlichen Marktplatzfläche vorhandenen Einzelbäume sollen in ihrer Grundstruktur beibehalten werden, um dort eine gewisse Auflockerung dieser Verkehrsfläche zu erzielen

7.8 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Der Bebauungsplan setzt je nach Erfordernis drei unterschiedliche Geh-/Fahr- und Leitungsrechte fest; diese werden durch die Textlichen Festsetzungen Nr. 10.1 bis 10.3 geregelt.

- Das auf der ehemaligen Weserstraße festgesetzte Recht soll die Durchlässigkeit des Bereiches für Kunden in beide Richtungen sicherstellen und somit zu einer Entlastung des östlichen Knotenpunktes (Am Alten Hafen/Ellerbrocker Straße) beitragen. Ferner werden dort Leitungsrechte zu Gunsten der Ver-/Entsorgungsunternehmen gesichert. (vgl. TF 10.1)
- Mit dem Geh-Fahr und Leitungsrecht zum eingeschränkten Gewerbegebiet wird die Erschließung des betroffenen Flurstücks nach Aufhebung der ehemals öffentlichen Weserstraße sichergestellt. (vgl. TF 10.2)
- Das über den ehemaligen Marktplatz –Süd und die Straße verlaufende Geh-/Fahr-und Leitungsrecht sichert den Erhalt der dort zahlreich vorhandenen Versorgungsleitungen und eines Regenwasserkanals über das künftige Sondergebiet. (vgl.TF 10.3)

7.9 Sonstige Planzeichen

Im Bebauungsplan werden die Abgrenzungen der bisher wirksamen Bebauungspläne mittels Planzeichen dargestellt. Diese Darstellung entfaltet keinen normativen Charakter, sondern dient lediglich dem besseren Verständnis:

8 Umweltbericht und Eingriffsabhandlung

8.1 Beschreibung der Planung

Die Stadt Friesoythe möchte mit dem Bebauungsplan Nr. 201 „Ellerbrocker Straße / Am Hafen“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur dringend notwendigen Modernisierung des Einzelhandelsstandortes „Am Hafen“ schaffen. Neben der hierfür erforderlichen Festsetzung eines Sondergebietes sollen die Verkehrsanlagen, die bereits heute schon Engpässe bzgl. der Abwicklung aufweisen, optimiert werden.

Der ca. 4,7 ha große Planungsbereich ist heute schon überwiegend baulich genutzt und der Bereich wird durch die städtebaulichen Entwicklungen der letzten 30 Jahre entsprechend geprägt.

Die derzeitige ökologische Bedeutung des Plangebietes ist aufgrund der tatsächlichen Nutzungen (Siedlungsbereich ohne nennenswerte naturnahe Freiflächen) als sehr gering einzustufen. Derzeit sind im Planungsgebiet folgende Strukturen vorzufinden.

ca.	35.660 m²	Versiegelung (Bebauung, Stellplätze, Verkehrsflächen)
	5.000 m²	Hausgärten, Grünanlagen, Straßenbegleitgrün
	2.500 m²	Weideland
	3.800 m²	Fichtenschonung
=	46.960 m²	

Mit einer versiegelten Fläche von ca. 36.000 m² erreicht der Bereich eine Versiegelung von ca. 76 %. Wenngleich anzumerken ist, dass der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 25 auch eine höhere bauliche Nutzung der heute noch vorhandenen, aber ökologisch wenig bedeutsamen Freiflächen (Hausgärten, Weide, Fichtenschonung) ermöglicht. Demnach wäre eine Versiegelung von 85-90 % im Gebiet möglich.

Nach dem neuen Bebauungsplan sind in Zukunft folgende Strukturen zulässig bzw. Versiegelungen zu erwarten:

8.350 m²	MK1 und MK2	x 0,9 =	7.515 m²
2.660 m²	GEE	x 0,8 =	2.128 m²
17.700 m²	SO	x 1,0 =	17.700 m²
15.300 m²	Verkehrsflächen	x 0,8 =	12.240 m²
2.950 m²	Verkehrsgrün		---
= 46.960 m²			39.583 m²

Insofern muss festgestellt werden, dass sich der Versiegelungsgrad nach dem neuen Planungsrecht gegenüber dem derzeitigen Zustand von ca.76 % auf etwa 84 % erhöhen könnte. Da aber nach geltendem Planungsrecht dort ein Versiegelungsgrad von 85-90% möglich wäre, stellt die neue Planung keine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand dar. Der Bereich wird sich künftig durch die Neugestaltung der Verkehrsflächen mit Grüninseln, den modernen Baukörpern und den begrünten Stellplatzanlagen insgesamt ansprechender als heute darstellen.

8.2 Beschreibung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes in Fachplänen

Innerhalb des Plangebietes befinden sich bis auf die Großbäume (Eichen) entlang des Straßenzuges „Am Hafen“ keine planungsrelevanten oder gar per Gesetzeslage geschützten Strukturen. Der Landschaftsrahmenplan des Landkreises Cloppenburg sowie der Landschaftsplan der Stadt Friesoythe treffen aufgrund der innerstädtischen Lage und Nutzung des Gebietes keine planungsrelevanten Aussagen.

8.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden.

Bei der im Rahmen des Umweltberichts zu leistenden Umweltprüfung sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 folgende "Kriterien" zu berücksichtigen:

a) Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt.

Das Plangebiet wird dominiert von weitestgehend großvolumig bebauten Siedlungsflächen und Verkehrsflächen. Die Großbäume (in erster Linie Eichen) befinden entlang der Straße „Am Hafen“ und können im Zuge der Planung teilweise erhalten bleiben.

Tiere: Die derzeitigen örtlichen Strukturen und die intensive Nutzung (Verkehr, Anlieferung etc.) lassen nur wenig bis gar keinen Raum für die heimische Tierwelt; der Nutzungsdruck auf der Fläche ist dafür zu groß. Auch während der Ortsbegehungen im Frühjahr 2009 konnten keine planungsrelevanten Tiervorkommen festgestellt werden. Ungeachtet dessen ist in den Bäumen mit dem Vorkommen typischer Brutvögel (Vogelarten der Siedlungen und halboffenen Parklandschaft) zu rechnen. Da die Bäume teilweise erhalten bleiben bzw. auf den Stellplätzen nachgepflanzt werden, wird es in dieser Richtung nicht zu Beeinträchtigungen oder Störungen kommen.

Darüber hinaus konnten keine planungsrelevanten Tierarten festgestellt werden.

Pflanzen: Die intensive bauliche Nutzung lässt keinen Raum für naturnahe Biotopstrukturen mit entsprechendem Arteninventar. Auch hier gilt, dass durch den teilweisen Erhalt der Großbäume die potentiellen Standorte wertvoller Pflanzenarten auch in Zukunft erhalten bleiben.

Boden: Überwiegend ist der Boden bereits versiegelt oder baulich genutzt. Insofern ist ein besonderer Schutzbedarf nicht festzustellen.

Wasser: Innerhalb des Plangebietes kommen keine Oberflächengewässer mit Ausnahme der beiden aperiodisch wasserführenden Entwässerungsgräben vor.

Luft/Klima: Das lokale Klima des Plangebietes wird durch die derzeitigen Nutzungen im Gebiet (Verkehr, Gebäude, Stellplätze) geprägt. Zukünftig wird der Versiegelungsgrad nicht höher liegen als dies heute schon der Fall ist.

Planungsrelevante Auswirkungen auf das Schutzgut Luft/Klima sind aufgrund der derzeitigen Lage und der vorgesehenen Nutzung nicht zu erwarten.

Landschaftsbild/Ortsbild: Die Planung wird zu keiner planungsrelevanten Veränderung dieses Schutzgutes führen, da bislang besiedelte Flächen beplant werden. Künftig wird sich aber das Ortsbild geordneter und somit für den Betrachter hochwertiger darstellen als heute.

Biologische Vielfalt: Eine biologische Vielfalt ist aktuell allenfalls in dem Auftreten von Brutvögeln zu sehen, die potenziell in den Großbäumen des Plangebietes zu finden sind. Weiterhin wird sich in dem Hausgarten südlich der Weserstraße eine entsprechende Vielfalt etabliert haben. Allerdings muss angemerkt werden, dass der gesamte Bereich aufgrund der Lärmentwicklung, der Versiegelung und der baulichen Strukturen eine Entwicklung der biologischen Vielfalt bereits heute schon nicht erlaubt.

Auswirkungen auf angrenzende Strukturen sind nicht zu erwarten.

b) Erhaltungsziele und Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete i.S.d. Bundesnaturschutzgesetzes

Dieser Punkt findet keine Anwendung, da derartige Ziele und Schutzzwecke durch den Bebauungsplan nicht berührt werden.

c) Umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt

Dieser Punkt findet keine Anwendung, da derartige Auswirkungen nicht zu erwarten sind.

d) Umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter im üblichen Sinne sind nicht zu erwarten.

e) Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern

Die zukünftig von dem Gebiet ausgehenden Emissionen hinsichtlich Lärm und Abgasen werden nicht über das gesetzlich zulässige Maß hinausgehen. Der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwasser wird vorausgesetzt, da deren Entsorgung bzw. Behandlung bereits heute geregelt stattfindet

f) Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Im Rahmen der Bauleitplanung wird hier nicht auf den Punkt der erneuerbaren Energien eingegangen.

g) Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts

Aussagen derartiger Pläne stehen der vorgesehenen Planung nicht entgegen.

h) Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaft festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Dieser Punkt findet keine Anwendung.

i) Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a, c und d.

Dieser Punkt findet ebenfalls keine Anwendung, da keine dahingehenden planungsrelevanten Wechselwirkungen zu erwarten oder festzustellen sind.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Der zukünftig zulässige Versiegelungsgrad wird sich gegenüber dem heutigen Zustand nur unwesentlich erhöhen. Insofern verändert sich der Umweltzustand durch die Umsetzung des Bebauungsplanes nicht. Relevante Auswirkungen über die Plangebietsgrenzen hinaus sind nicht zu erwarten.

Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich inklusive Kompensationsbilanzierung

Um die wertgebenden Biotopstrukturen (hier den Baumbestand) auch auf Dauer erhalten und sichern zu können, werden die Bäume teilweise festgesetzt. Gemäß textlicher Festsetzung sind diese Bäume dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen.

Weitere maßgebliche Maßnahmen zur gebietsinternen Vermeidung und Verringerung von Beeinträchtigungen finden nicht statt.

Zur Erfassung und Bewertung der Belange von Natur und Landschaft wurde in der Vergangenheit eine Geländebegehung durchgeführt.

Die Bewertung und Bilanzierung des ökologischen Wertes erfolgt in Anlehnung an das sog. "Städtetagmodell", das davon ausgeht, dass jeder Biotoptyp einen spezifischen Wert für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und für das Landschaftsbild aufweist, der in einem entsprechenden Wertfaktor Niederschlag findet. Die Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Boden, Wasser, Klima/ Luft und Landschaftsbild sind wertbestimmend bereits darin enthalten.

Bilanzierende Gegenüberstellung von derzeit zulässigen Nutzungen und den geplanten Möglichkeiten

Bestand			Planung		
Biotope	m²/Wertfaktor	Wert [Werteinheiten]	Strukturen	m²/Wertfaktor	Wert [Werteinheiten]
Baugebiete MK, GE aus BP 25 versiegelbarer Anteil	20.000 m²/0	0	Baugebiete MK, GE, SO versiegelbarer Anteil	27.343 m²/0	0
Baugebiete MK, GE aus BP 25 unversiegelter Anteil	2.100 m²/1	2.100	Baugebiete MK, GE, SO unversiegelter Anteil	1.367 m²/1	1.367
Verkehrsfläche	21.800 m²/0	0	Verkehrsfläche	15.300 m²/0	0
Verkehrsgrün	3.060 m²/1	3.060	Verkehrsgrün	2.950 m²/1	2.950
Summen	46.960m²	5.160		46.960 m²	4.317
Differenz					**843 WE**

Der geringfügige Eingriffstatbestand von ca. 843 Werteinheiten ist Folge der höheren Grundflächenzahl im Sondergebiet.

Innerhalb des Bebauungsplangebietes lassen sich keine maßgeblichen Kompensationsmaßnahmen durchführen, so dass sich derzeit ein rechnerischer Kompensationsbedarf von ca. 843 WE ergibt. Die Stadt schätzt den rechnerisch ermittelten, geringen Eingriff jedoch im Hinblick auf die Überplanung des ökologisch wenig sensiblen innerstädtischen Bereichs und der damit einhergehenden Aufwertung nicht so hoch ein, dass sich hieraus eine tatsächliche Kompensationsverpflichtung ableiten lässt.

Vielmehr geht die Stadt davon aus, dass der oben dargestellte Eingriff bereits auf Grundlage des bestehenden Planungsrecht dort zulässig wäre und demnach gem. § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich wird.

Beschreibung der geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten, wobei die Ziele und der räumliche Geltungsbereich des Bauleitplans zu berücksichtigen sind

Die Planung ist eine logische und auch ökologisch sinnvolle städtebauliche Entwicklung von Friesoythe, indem eine bebaute und für ähnliche Zwecke genutzte Fläche einer zeitgemäßen Nachnutzung zugeführt wird.

8.4 Zusätzliche Angaben zum Umweltbericht i.S.d. Ziff. 3a der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB

Bei der Umweltprüfung wurde sowohl auf die Erkenntnisse der Bestandserhebung vor Ort als auch auf die Aussagen des Landschaftsrahmenplans des Landkreises Cloppenburg sowie des Landschaftsplans der Stadt Friesoythe zurückgegriffen. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben, technische Lücken oder fehlende Kenntnisse ergaben sich nicht.

8.5 Beschreibung der Maßnahmen zum Monitoring

Die innerhalb der Plangebietsgrenzen festgesetzten Einzelbäume sind im wiederkehrenden Rhythmus von zwei Jahren auf ihre Vitalität und die Einhaltung etwaiger Sicherungs- und Schutzmaßnahmen hin zu kontrollieren. Eine ständige Offenhaltung des Bodens im Bereich der Bäume sollte gewährleistet sein.

8.6 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Mit dem Bebauungsplan Nr. 201 „Ellerbrocker Straße / Am Hafen“ möchte die Stadt Friesoythe die verbindlichen bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen, um in dem etwa 4,7 ha großen Plangebiet nordwestlich der Ellerbrocker Straße den Einzelhandelsstandort zu modernisieren.

Erschlossen wird das Gebiet durch die „Ellerbrocker Straße“ und die Straßen „Am Hafen“ bzw. „Am Alten Hafen“.

Die Umweltprüfung, die auf einer Ortsbegehung aus dem Frühling 2009 beruht, kommt zu der Erkenntnis, dass die Planung zu keiner nennenswerten Beeinträchtigung der vorhandenen ökologischen Situation führt, so dass Kompensationsmaßnahmen nicht erforderlich werden.

9 Auswirkungen der Planung

9.1 Verkehr

Durch die Modernisierung des Standortes bietet sich die Chance, die verkehrlichen Belange neu zu ordnen und zu optimieren. Diese Maßnahmen werden gemeinsam auf Grundlage der vorliegenden Ausbauvorschläge durch den Investor und die Stadt umgesetzt.

9.2 Auswirkungen auf die Einzelhandelsstruktur

Mit der Modernisierung wird die Chance gesehen, den innerstädtischen Versorgungsbereich aufzuwerten und somit für den Kunden aus der Stadt selbst, aber auch aus dem Umland attraktiv zu halten.

In Anbetracht der Tatsache, dass dort bereits vorhandene Verkaufsflächen (ca. 7.700 m²) überwiegend durch Nachnutzungen ersetzt werden, lässt die Vermutung zu, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf den innerörtlichen Handel zu erwarten sind. Die tatsächliche Verkaufsfläche wird sich im SB Warenhaus (4.500m“ + 520) und dem Fachmarktzentrum (ca. 2.700 m²), um ca. 300 m² auf insgesamt 8.000 m² gegenüber der heute vorhandenen Fläche erhöhen.

Nach den derzeit gültigen Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 25 wären im MK beidseitig der Weserstraße und in den Gewerbegebieten bis zu ca. 15.600 m² Verkaufsfläche über zwei Etagen möglich, oder 8.600 m² VKF bei Beschränkung auf die Erdgeschoßzone.

Diese Vermutung wird auch durch die von der CIMA im August 2009 erstellte Verträglichkeitsuntersuchung bestätigt.

Demnach bewegen sich die Verdrängungsquoten für das geplante SB –Warenhaus sowohl bei regionaler als auch kommunaler Betrachtung unterhalb der baurechtlich anerkannten 10 % - Marke.

Mit den ergänzenden Festsetzungen der Verkaufsfläche und der Beschränkung der Verkaufsfläche für gewisse zentrenrelevante Sortimente (Glas/Porzellan/Hausrat und Textil) kann den Forderungen des im Juni durch den Rat beschlossenen Einzelhandelskonzeptes entsprochen werde.

Bezüglich der Beibehaltung des Kerngebietes vertritt die Stadt die Auffassung, dass hiervon keine nachteiligen Auswirkungen auf die Innenstadt ausgehen werden und schließt sich damit der Einschätzung der Verträglichkeitsuntersuchung an.

Vielmehr muss angemerkt werden, dass der Bereich westlich des Marktplatzes für die Zukunft durch die Festsetzung des Sondergebietes und die damit einhergehende Reduzierung des Kerngebietes für die Zukunft wesentlich stärker bzgl. der Entwicklung von Einzelhandelsflächen steuerbar sein wird, als dies nach heute gültigem Planungsrecht der Fall ist.

9.3 Ver-/Entsorgung

Das Gebiet wird an bestehende Ver- und Entsorgungsanlagen angeschlossen. Insofern entsteht hier kein zusätzlicher Handlungsbedarf.

9.4 Bodenordnung / Grunderwerb

Für die eigentliche Entwicklung der Einzelhandelsflächen konnte die Firma Bünting den Flächenerwerb von „Privaten“ vorbereiten. Mit der Stadt Friesoythe werden derzeit Verhandlungen zur Einbeziehung der Weserstraße und einer Teilfläche des Marktplatzes in das Gesamtkonzept geführt.

Zur Umsetzung der verkehrlichen Umgestaltungsmaßnahmen wird Flächenerwerb im Eckbereich „Am Alten Hafen/Moorstraße“ durch die Stadt erforderlich. Nach vorlage und Abstimmung des straßenbautechnischen Entwurfes wird die Stadt nun diese Verhandlungen führen.

Ziel ist, mit den Umgestaltungsmaßnahmenim Sommer 2010 beginnen zu können.

10 Flächenbilanz

Nach der Planung wird sich künftig folgende Flächennutzung ergeben:

Diese Fläche teilt sich wie folgt auf:

MK 1	7.640 m²
MK 2	724 m²
GEE	2.660 m²
SO	17.716 m²
Verkehrsfläche	18.220 m²
Gesamtfläche	**46.960 m²**

11 Verfahrensvermerke

Die Planungsziele wurden am 29.04.09 in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses anhand der vorgelegten Vorentwürfe (FNP- Änderung und Bebauungsplan) beraten.

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung die Durchführung der Bauleitplanverfahren beschlossen. Anhand der Vorentwurfsunterlagen wurden die frühzeitigen Beteiligungsschrittte gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 14./20.05.2009 bis zum 19.06.2009 durchgeführt.

Der Verwaltungsausschuss hat in seiner Sitzung am……. die Durchführung der öffentlichen Auslegung des Entwurfes (mit den entsprechenden Fachgutachten zum Einzelhandel und zum Verkehr) gem. § 3 Abs 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Friesoythe, den .....

.....

Bürgermeister

Bearbeitungsvermerk:

Bearbeitet im Auftrage der

Oldenburg, den 12.11.2009