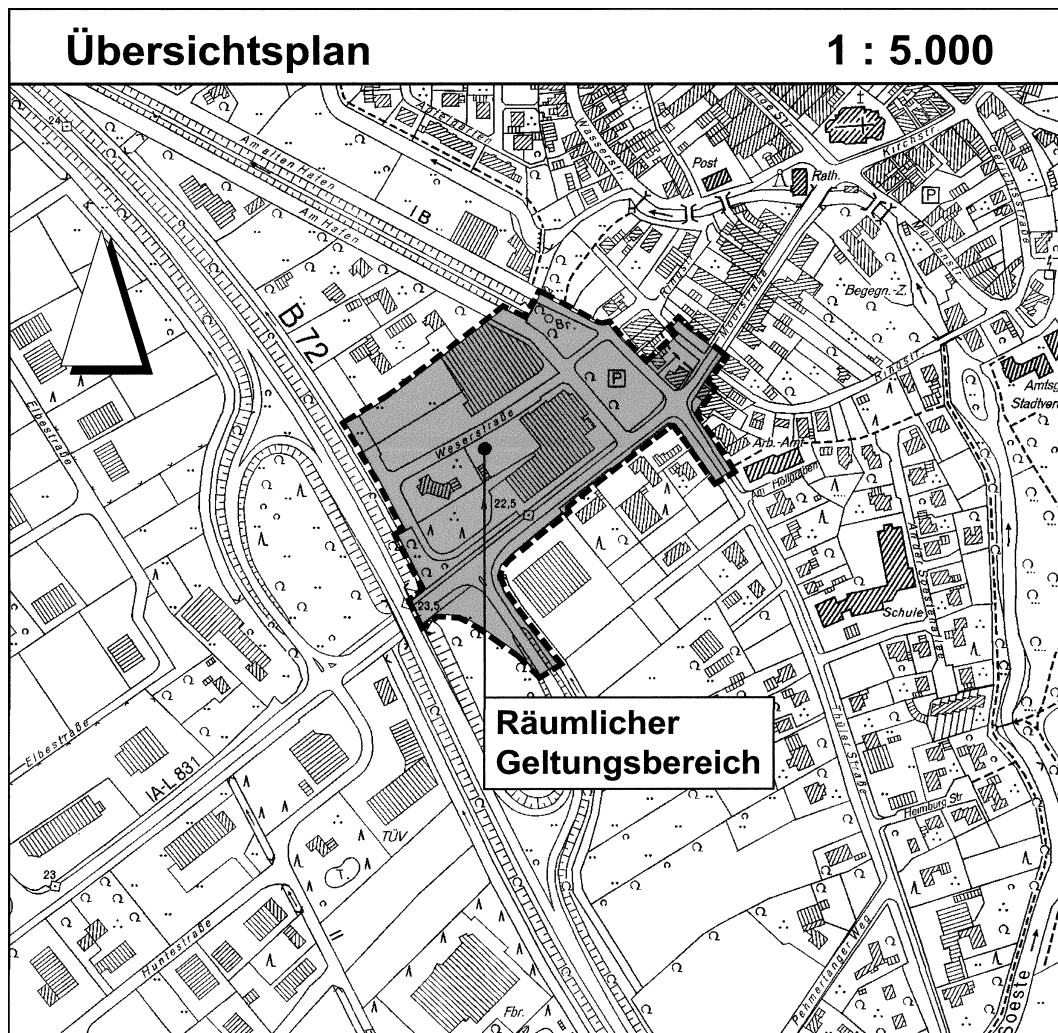


Stadt Friesoythe

Landkreis Cloppenburg

Bebauungsplan Nr. 201 „Ellerbrocker Straße/Am Hafen“

Begründung gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch (BauGB)



Bearbeitungsstand: Vorentwurf 27.04.2009

(VORABZUG)

INHALT

1	PLANUNGSANLASS UND PLANUNGSZIELE	3
2	GRUNDLAGEN DER PLANUNG	4
2.1	VORBEREITUNG DER PLANUNG; AUFSTELLUNGSBESCHLUSS.....	4
2.2	PLANUNGSRELEVANTE GRUNDLAGEN, BESCHLÜSSE UND GUTACHTEN.....	4
2.3	AUSWAHL DES PLANUNGSRECHTLICHEN INSTRUMENTARIUMS ZUR ABSICHERUNG DER PLANUNGSZIELE.....	5
2.4	RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH.....	5
3	PLANERISCHE VORGABEN.....	5
3.1	RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG.....	5
3.2	DARSTELLUNGEN DES WIRKSAMEN FNP 1995	6
3.3	BAUPLANUNGSRECHTLICHE SITUATION (VGL. ÜBERDECKUNG VON BEBAUUNGSPLÄNEN).....	6
4	GRUNDLAGENERMITTLUNG.....	7
4.1	LAGE DES PLANGEBIETES IM SIEDLUNGSGEFÜGE (VGL. STRUKTUR DER STADT FRIESOYTHE)	7
4.2	LAGE, TOPOGRAFIE, BAULICHER BESTAND UND NUTZUNGEN IM PLANGEBIET.....	8
4.3	NATURRÄUMLICHE GEGEBENHEITEN; BIOTOPSTRUKTUREN.....	9
4.4	VERKEHRLICHE SITUATION IM UMFELD DES PLANUNGSGBIETES	9
4.5	ANBINDUNG AN DEN ÖPNV	11
4.6	BAUGRUND, ALTLASTEN.....	11
4.7	VER- UND ENTSORGUNGSEINRICHTUNGEN.....	11
5	BELANGE DER RAUMORDNUNG UND DES EINZELHANDELS	12
5.1	EINZELHANDELSGUTACHTEN	12
5.2	RAUMORDNERISCHE AUSWIRKUNGEN GEM. § 11 ABS. 3 BAUNVO.....	13
6	DAS VORHABEN.....	14
6.1	STÄDTEBAULICHE ANORDNUNG	14
6.2	NUTZUNGEN.....	14
6.3	ANLIEFERUNG / RUHENDER VERKEHR	14
6.4	VERKEHRSFLÄCHEN, STELLPLÄTZE	15
7	INHALTE DES BEBAUUNGSPLANS	16
8	EINGRIFFSABHANDLUNG UND UMWELTBERICHT.....	16
9	AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG.....	16
9.1	VERKEHR	16
9.2	AUSWIRKUNGEN AUF DIE EINZELHANDELSSTRUKTUR	16
9.3	VER-/ENTSORGUNG.....	17
9.4	BODENORDNUNG / GRUNDERWERB	17
10	FLÄCHENBILANZ.....	17
11	VERFAHRENSVERMERKE	18

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 Büning aus Leer unterhält westlich des Marktplatzes einen Familie – 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 Büning-Gruppe und ein Sonderpostenmarkt („Sagenhaft“) untergebracht sind, umfassend zu modernisieren und zu einem zeitgemäßen SB-Warenhaus mit angegliedertem Fachmarktzentrum auszubauen.

Nachdem die Unternehmensgruppe Büning 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 Eingangsgebietes zur Innenstadt, eine Verbesserung der Verkehrssituation 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 vorgestellt und beschlossen, diesen Bebauungsplan Nr. 201 mit der entsprechenden 51. Änderung des FNP im Jahr 2009 aufzustellen. Nun, 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 Planungsrelevante Grundlagen, Beschlüsse 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; Beyer und Freitag, Emden
3. Einzelhandelskonzept für die Stadt Friesoythe, CIMA 27.03.09
4. Verkehrsuntersuchung zur Ellerbrocker Straße, Moorstraße und Am Alten Hafen; IST, März 2009
5. Vorschläge zur verkehrlichen Planung; IST, April 2009
6. Diverse Gespräche mit der Verkehrsbehörde und dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr Jan. – April 2009

2.3 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.

2.4 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 201 weist eine Fläche von ca. 4,5 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 und fällt somit mit ca. 2,6 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 Maß-

nahmen 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. 150 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 angepasst.

3.3 Bauplanungsrechtliche Situation (vgl. 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. 15 d und 15 a 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. Struktur der Stadt Friesoythe)

Der Planungsbereich mit ca. 4,5 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 Hauptaussfallstraße 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 Versorgungs-

zentrum 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

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 (Familia-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. 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 und östlich der in Hochlage geführten Trasse der B 72 teilt die Weserstraße, ausgehend von der Straße „Am Hafen“ den Bereich in zwei nahezu gleich große 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 (Familia-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 Raumkanten 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

Der ca. 4,4 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. 34.000 m² Versiegelung (Bebauung, Stellplätze, Verkehrsflächen)
- 5.000 m² Hausgärten, Grünanlagen, Straßenbegleitgrün
- 2.500 m² Weideland
- 3.500 m² Fichtenschonung
- = 45.000 m²

Die aufgeführten Strukturen führen zu einem aktuellen Versiegelungsgrad von ca. 75 %.

4.4 Verkehrliche Situation im Umfeld des Planungsgebietes

Mit Fertigstellung der Süd-Ost-Umgehung hoffte die Stadt, künftig die Durchgangsverkehre über die Ellerbrocker Straße - Moorstraße und die Innenstadt reduzieren zu können. Dieser gewünschte Effekt konnte bislang noch nicht in vollem Umfang erreicht werden und die Ellerbrocker Straße weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von ... Kfz/24 h auf.

Aufgrund der dort zahlreich verkehrenden Buslinien bzw. der zentralen Bushaltestelle südlich des Marktplatzes wird der Verkehrsfluss vor allem in der morgendlichen Spitzenstunde durch Fußgängerquerungsverkehre beeinflusst.

Aber auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde treten verstärkt Fußgängerverkehre in diesem Straßenabschnitt auf, da sich südlich des Planungsgebietes an der Thüler Straße die berufsbildenden Schulen und das Wirtschaftsgymnasium mit ca. Schülern befinden.

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, können 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 benutzen und durch die Modernisierung eine weitere Attraktivierung des Einzelhandelsstandortes zu erwarten sein wird, ist Handlungsbedarf zur Organisation der Verkehre in diesem Streckenabschnitt angezeigt.

In den letzten Monaten wurde durch das Büro IST eine Verkehrszählung durchgeführt, der Verkehrsfluss simuliert und unterschiedliche Varianten zur Optimierung des Verkehrsgeschehens entwickelt.

Im Ergebnis werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Ausbau des Knotenpunktes Am Alten Hafen / Moorstraße / Thülerstraße; hierbei werden zwei Varianten vorgeschlagen.
 - a) Kreisverkehrsplatz
 - b) Knotenpunkt mit LSA und zusätzlichen Abbiegespuren
2. Umgestaltung des Knotenpunktes an der Auffahrt zur B 72 in Verbindung mit einer zusätzlichen Anbindung des geplanten SB-Warenhaus-Standortes
3. Komplette Schließung der Anbindung der Straße Am Hafen an die Ellerbrocker Straße für Kfz-Verkehre
4. 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.
5. Als wünschenswerte Maßnahme muss eine komplette Verlagerung des ZOV vom Marktplatz in die Spreestraße eingestuft werden. 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, die bei der Stadt eingesehen werden können, verwiesen.

Im Bauleitplanverfahren werden diese Aspekte aufgegriffen und die Flächen für die Umbaumaßnahmen werden entsprechend gesichert.

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, Edeweicht und Bösel.

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 überwiegend durch Ableitung in das Regenwasserkanalnetz. Trotz des hohen Versiegelungsgrades von 75 % 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 hat 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. Diese Ergebnisse liegen nun nach mehrfacher Abstimmung in den entsprechenden Gremien der Politik und des Vereins (Arbeitskreise) vor.

Begleitet wurde dieses Gutachterverfahren durch die IHK Oldenburg.

Zurzeit werden die Ergebnisse des Gutachtens in der Politik und der Kaufmannschaft beraten.

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. 8 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 Entwicklungspotential. 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 kein 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 zu treffen.

2. Standortbezogene Ergebnisse

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 Versorgungsbe- reich“ integriert werden.

2.4 Durch die Modernisierung bzw. den Neubau des SB-Warenhauses werden nach Einschätzung der Gutachter keine nachteiligen Auswirkungen auf die Innenstadt zu erwarten sein, da es sich vornehmlich um den Ersatz von Verkaufsflächen handeln wird. Aber die Umnutzung des bisherigen Famila-Marktes durch Fachmärkte könnte sich je nach Sparte auf das Gefüge des Einzelhandels im Hauptgeschäftsbereich auswirken, und es wird eine vertiefende sortimentsspezifische Überprüfung angeregt.

5.2 Raumordnerische Auswirkungen gem. § 11 Abs. 3 BauNVO

Aufgrund der zentralörtlichen Funktion Friesoythes, der vorhandenen planungsrechtlichen Ausweisungen (BP 25) des Bereichs als Kerngebiet, der dort bereits vorhandenen und geplanten Verkaufsflächen sind negative Auswirkungen auf die raumordnerischen und landesplanerischen Ziele für das Umland aber auch für die Versorgungsbe- reiche der Stadt nicht zu erwarten.

Im Zusammenhang mit der Ausweisung eines Sondergebietes im Bebauungsplan 201 ist dieser Nachweis gem. § 11 Abs. 3 BauNVO jedoch für die städtischen Versor- gungsstrukturen gutachterlich (Sortimentsbeschränkung) nachzuweisen.

6 Das Vorhaben

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 Familia-Markt, 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 600 m² Verkaufsfläche tragen zu einer Belebung des Bereiches bei und erlauben eine ansprechende bauliche Gestaltung des Kopfbaus. Der vorhandene Familia-Markt 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 380 Stellplätze zur Verfügung, wobei hier die öffentlichen Stellplätze auf

dem Marktplatz, die als Einheit mit den Stellplätzen östlich des Kopfbaus angelegt werden, enthalten sind.

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 Verkehrsflächen, Stellplätze

Folgende Verkehrsflächen werden künftig entstehen:

SB-Warenhaus	4.500 m ²
Mall	400 m ²
Shop-Bereich	600 m ²
Fachmarktzentrum	<u>3.000 m²</u>
Summe	8.500 m ²

Nach einer ersten überschlägigen Berechnung ergibt sich hieraus ein Stellplatzbedarf von ca. 285 Stellplätzen für Kunden. Hierbei wird ein Ansatz von einem Stellplatz je 30 m² VK gewählt. Dieser Ansatz dürfte aufgrund der Mehrfachnutzung der Stellplätze durch Besucher des Fachmarktzentrums und des SB-Warenhauses, der verlängerten Einkaufszeiten und der daraus resultierenden geringeren Spitzenbelastung, aber auch aus der Tatsache heraus, dass hierin die Mallfläche, die eigentlich keine Kundenverkehre erzeugt, berücksichtigt wird, ausreichend sein.

7 Inhalte des Bebauungsplans

Hier wird auf die Planzeichnung und die textlichen Festsetzungen verwiesen.

8 Eingriffsabhandlung und Umweltbericht

Wird noch ausgearbeitet

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 Neunutzungen ersetzt werden, lässt die Vermutung zu, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf den innerörtlichen Handel zu erwarten sind.

Betrachtet man die Zahlen im Vergleich, so muss davon ausgegangen werden, dass negative Auswirkungen durch die geplanten Verkaufsflächen gegenüber bereits heute nach dem Bebauungsplan zulässigen und realisierten Flächen ausgeschlossen werden können.

1. Zulässig nach Bebauungsplan Nr. 25

Im MK im EG und OG (nur im EG 7.000 m ²)	ca. 14.000 m ²
--	---------------------------

Im GE 2 x 800 m ²	<u>ca. 1.600 m²</u>
------------------------------	--------------------------------

Zulässige VK insgesamt	ca. 15.600 m²
-------------------------------	---------------------------------

2. Genehmigt und realisiert

Familia Bestand	ca. 3.000 m ²
-----------------	--------------------------

WEZ bzw. Familia Bau/Getränke	ca. 1.170 m ²
-------------------------------	--------------------------

Möbel / Sonderposten	<u>ca. 3.500 m²</u>
----------------------	--------------------------------

Realisiert insgesamt	ca. 7.670 m²
-----------------------------	--------------------------------

3. Geplante Verkaufsfläche

Umnutzung Famila	ca.	3.000 m ²
Famila neu	ca.	4.500 m ²
Shops	ca.	600 m ²
Mall	<u>ca.</u>	<u>400 m²</u>
Gesamt-VK geplant	ca.	8.500 m²

In der Zusammenfassung bedeutet dies, dass die Verkaufsflächen gegenüber dem Bestand um ca. 900 m² erhöht werden. Hierauf entfallen aber allein 400 m² auf die Mall und weitere 200 m² auf eher dienstleistungsorientierte Nutzungen (Friseur etc.).

Nach den Empfehlungen des Gutachtens sollte jedoch eine detaillierte Verträglichkeitsuntersuchung für die Entwicklung der Fachmärkte erfolgen, um so evtl. Störungen auf den kleinteiligen Fachhandel der Innenstadt vorzubeugen.

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 vorbereiten. Mit der Stadt Friesoythe werden derzeit Verhandlungen zur Einbeziehung der Weserstraße in das Gesamtkonzept und die gemeinsame Gestaltung des Marktplatzes geführt.

Im weiteren Verlauf der Planung werden diese Punkte durch Regelungen in städtebaulichen bzw. in einem Erschließungsvertrag abgedeckt.

10 Flächenbilanz

Nach der Planung wird sich künftig folgende Flächennutzung ergeben:

Diese Fläche teilt sich wie folgt auf:

MK 1	7.500 m ²
MK 2	1.200 m ²
GEE	2.700 m ²
SO	15.400 m ²
Verkehrsfläche	<u>18.200 m²</u>
Gesamtfläche	45.000 m²

11 Verfahrensvermerke

Friesoythe, den

.....

Bürgermeister

Bearbeitungsvermerk:

Bearbeitet im Auftrage der



Oldenburg, den 27.04.2009