Thalen Consult GmbH
Urwaldstraße 39 I 26340 Neuenburg
T 04452 916-0 I F 04452 916-101
E-Mail info@thalen.de I www.thalen.de

INGENIEURE - ARCHITEKTEN - STADTPLANER

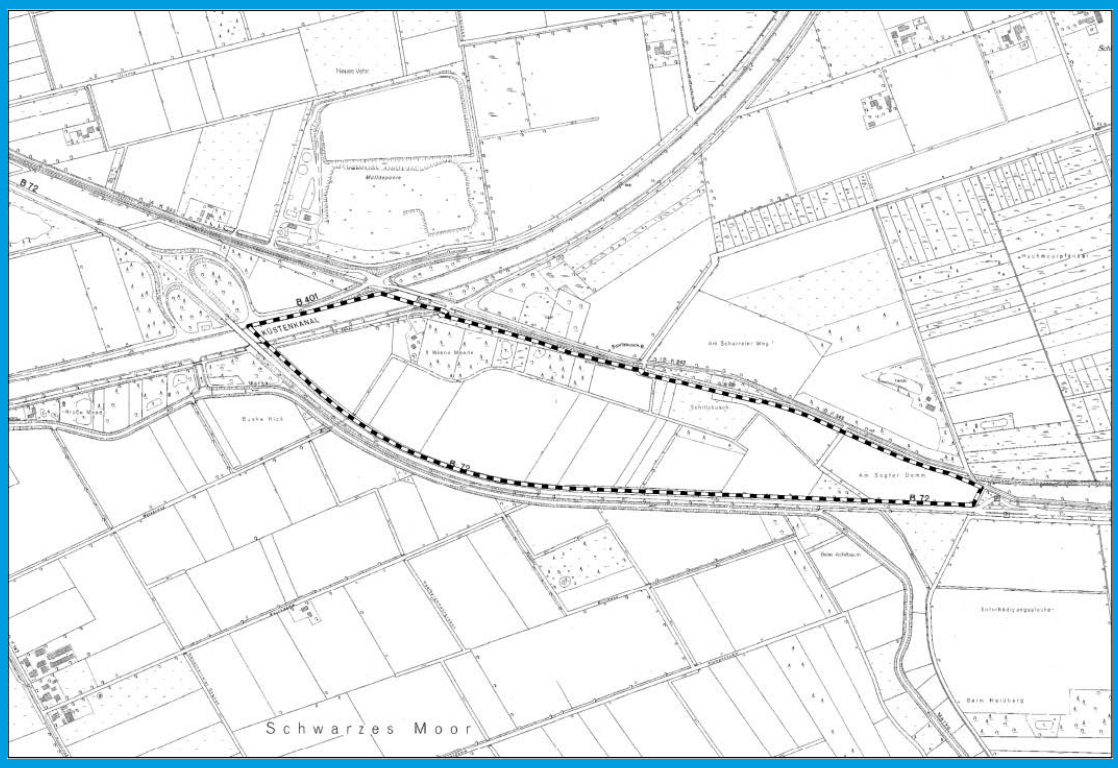
BEBAUUNGSPLAN NR. 4 „INTERKOMMUNALER INDUSTRIEPARK KÜSTENKANAL“

Begründung (gemäß § 9 Abs. 8 i. V. m. § 2a Baugesetzbuch BauGB)

Vorentwurf

Zweckverband Interkommunaler Industriepark Küstenkanal

cPort cargo & industrie am küstenkanal



PROJ.NR. 07562 I 04.08.2014

INHALTSVERZEICHNIS

1. Grundlagen der Planaufstellung 7
1.1. Anlass der Planaufstellung 7
1.2. Aufstellungsbeschluss 8
1.3. Lage im Raum und Geltungsbereich 8
2. Planerische Vorgaben 9
2.1. Landesplanung und Raumordnung 9
2.2. Flächennutzungspläne Friesoythe und Saterland 11
2.3. Landschaftsrahmenplan Landkreis Cloppenburg 12
2.4. Landschaftsplan der Stadt Friesoythe 12
2.4.1. Karte 1 „Biotopstrukturkarte“: 12
2.4.2. Karte 2 „Boden“: 13
2.4.3. Karte 3 „Grundwasser“: 13
2.4.4. Karte 4 „Fließgewässer“: 13
2.4.5. Karte 5 „Arten und Biotope“: 13
2.4.6. Karte 6 „Landschaftsbild“: 13
2.4.7. Karte 7 „Landschaftseinheiten“: 13
2.4.8. Karte 8 „Maßnahmenkarte“: 13
2.5. Standortgutachten und Potentialstudie 13
2.6. Verbindliche Bauleitplanung 14
3. Bestandsstrukturen 15
3.1. Örtliche Situation 15
3.2. Altlasten 15
3.3. Immissionen 15
4. Verkehrskonzeption 15
4.1. Verkehrskonzeption Interkommunaler Industriepark Küstenkanal 16
4.1.1. Erster Bauabschnitt - Ehemaliger Bebauungsplan Nr. 93 der Gemeinde Saterland und Plangenehmigungsverfahren Hafen 16
4.1.2. Zweiter Bauabschnitt - Ehemaliger Bebauungsplan Nr. 116 der Stadt Friesoythe 17
4.1.3. Dritter Bauabschnitt - Plangebiet zwischen B 72 und K 343 17
4.1.4. Weitere Bauabschnitte - Plangebiete südlich der B 72 17

4.2. Verkehrskonzeption Bebauungsplan Nr. 4 ... 17
5. Inhalt des Bebauungsplanes ... 18
5.1. Art der baulichen Nutzung ... 18
5.2. Maß der baulichen Nutzung ... 19
5.3. Überbaubare Grundstücksfläche ... 19
5.4. Flächen, die von der Bebauung frei zu halten sind ... 19
5.5. Verkehrsflächen ... 19
5.6. Regenwasserentsorgung und -rückhaltung ... 20
5.7. Grünfestsetzungen ... 20
6. Berücksichtigung von parallelen Fachplanungen im Bebauungsplan ... 20
6.1. Verlegung Gräben Fr-N-L-16, Fr-N-L-18 und Fr-N-L-18a ... 21
6.2. Hafen ... 21
6.3. Bahntrasse ... 22
7. Umweltbericht ... 22
7.1. Kurzdarstellung der Inhalte, Ziele und Festsetzungen ... 22
7.2. Übergeordnete Umweltschutzziele ... 23
7.2.1. Fachgesetze ... 23
7.2.2. Planerische Vorgaben ... 23
7.3. Beschreibung des Planungsraumes ... 23
7.3.1. Nutzungen ... 24
7.3.2. Naturräumliche Lage ... 24
7.4. Schutzgüter und Bewertung der Umweltauswirkungen ... 25
7.4.1. Klima / Luft / Lärm ... 25
7.4.2. Boden ... 26
7.4.3. Grund- und Oberflächengewässer ... 26
7.4.4. Pflanzen- und Tierwelt (Biotoptypen) ... 28
7.4.5. Landschaftsbild ... 30
7.4.6. Sach- und Kulturgüter ... 31
7.4.7. Mensch ... 31
7.4.8. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes ... 32
7.4.9. Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes ... 32

7.5. Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG 33
7.6. Prüfung der Verträglichkeit 33
7.7. Einhaltung der Artenschutzrechtlichen Bestimmungen 34
7.7.1. Gesetzliche Grundlagen 34
7.7.2. Überprüfung möglicher artenschutzrechtlicher Verstöße 35
7.8. Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich 37
7.8.1. Anpflanzung der Gehölze 38
7.8.2. Eingriffsbilanzierung 39
7.9. Externe Kompensationsmaßnahmen 41
7.9.1. Bestand 41
7.9.2. Maßnahme und Nutzungsauflagen 41
7.9.3. Bilanzierung der Kompensationsfläche 41
7.10. Anderweitige Planungsmöglichkeiten 41
7.10.1. Standort 41
7.11. Maßnahmen zum Monitoring 42
7.12. Zusätzliche Angaben zum Umweltbericht 42
7.13. Allgemein verständliche Zusammenfassung 42
8. Flächenbilanz 42
9. Ver- und Entsorgung 43
9.1. Oberflächenentwässerung 43
9.2. Schmutzwasserkanalisation 43
9.3. Abfallentsorgung 43
9.4. Trinkwasserversorgung 43
9.5. Strom- und Gasversorgung 43
9.6. Telekommunikation 43
9.7. Brandschutz 43
10. Hinweise 43
10.1. Baunutzungsverordnung 43
10.2. Bodenfunde 43
10.3. Altlasten 44
10.4. Kampfmittel 44

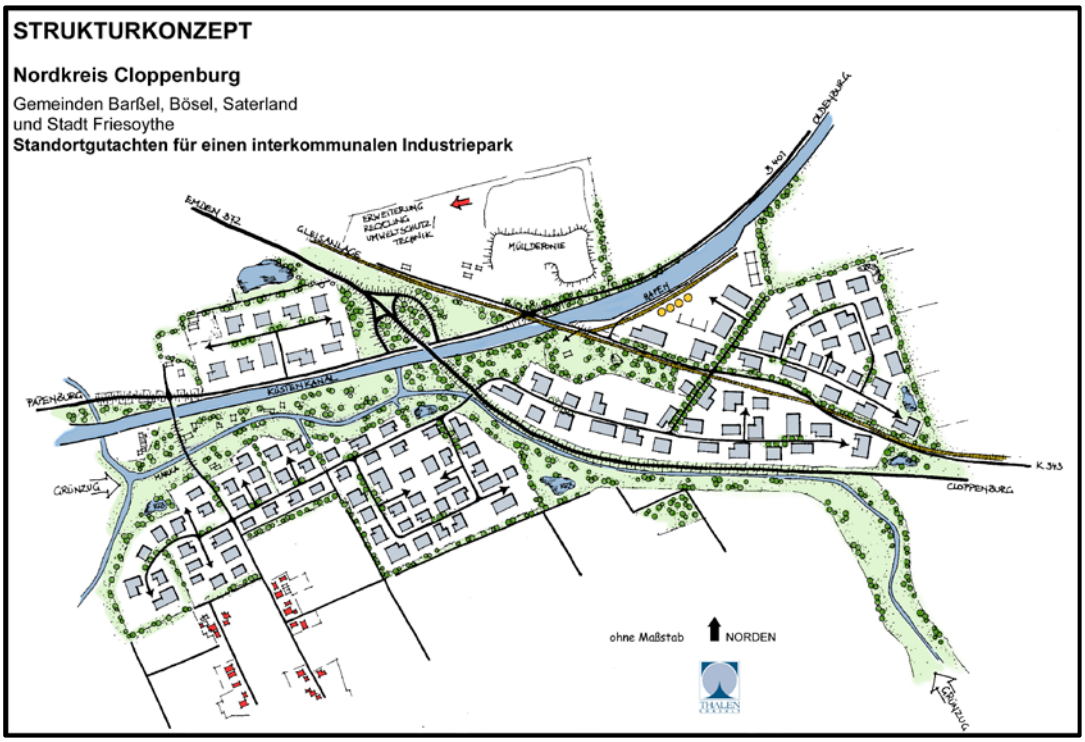
10.5. Räumuferstreifen entlang Verbandsgewässer 44
10.6. Maßnahmen an Gewässern 44
10.7. Leitungen 44
10.7.1. EWE 45
10.7.2. OOWV 45
11. Nachrichtliche Übernahmen 45
11.1. Klassifizierte Straßen 45
11.1.1. Bauverbotszone 45
11.1.2. Baubeschränkungszone 45
11.2. Küstenkanal 46
12. Verfahrensvermerke 46
13. Zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB 46

1. Grundlagen der Planaufstellung

1.1. Anlass der Planaufstellung

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes (B-Plan) Nr. 4 „Interkommunaler Industriepark Küstenkanal“ ist der Ausbau und die Weiterentwicklung des Interkommunalen Industrieparks Küstenkanal (IIK c-Port). Die Flächen des Geltungsbereiches sind in der vorbereitenden Bauleitplanung als gewerbliche Bauflächen vorgesehen, um den c-Port weiter auszubauen. Logische Konsequenz diesbezüglich ist die Überführung der Flächen in die verbindliche Bauleitplanung, um gültiges Planungsrecht zu schaffen und dieses dann in den nächsten Schritten umzusetzen.

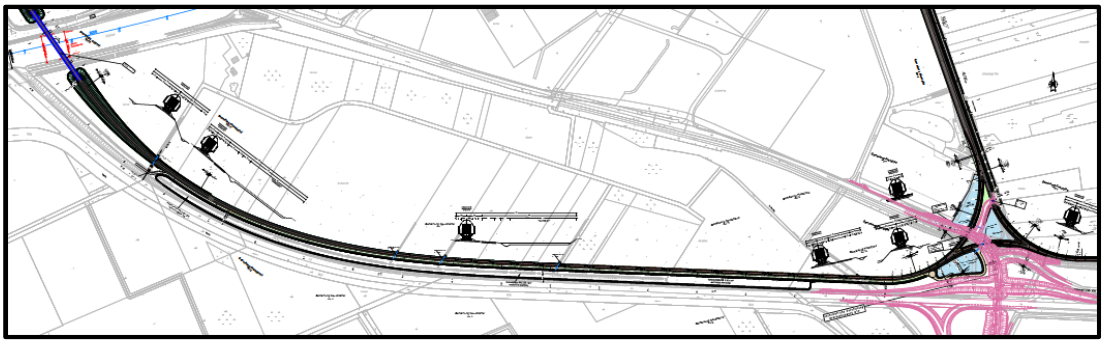
Abb.: Ursprüngliches Strukturkonzept zum Ausbau und der Entwicklung des IIK c-Ports. Thalen Consult GmbH, Neuenburg, 2003



Im B-Plan Nr. 4 soll für die Fläche zwischen der K 343 „Sedelsberger Straße“, der B 72, dem Küstenkanal im Westen bis hin zum Kreuzungsbereich zwischen der K 343 und der B 72 im Osten Baurecht geschaffen werden. Da bereits ein fortgeschrittenes Konzept zur Schaffung einer schienengebundenen Anbindung des Industriegebietes vorliegt, werden dessen Inhalte im B-Plan berücksichtigt, indem entlang der B 72 eine Trasse für eine mögliche Eisenbahnanbindung frei gehalten wird.

Eine straßenverkehrliche Binnenerschließung für das Gebiet soll noch nicht abschließend festgelegt werden. Jedoch sind drei Anbindungen an die K 343 bereits mit dem angrenzenden B-Plan Nr. 1 in der jeweiligen Lage festgesetzt, sodass die Anbindung prinzipiell gesichert ist.

Abb.: Gleisplanung im Plangebiet, Quelle: Büro Grote, 2014



1.2. Aufstellungsbeschluss

Den Aufstellungsbeschluss hat der Verbandsausschuss (VA) des Zweckverbandes (ZV) IIK c-Port am 17.12.2013 wie folgt gefasst:

„Aufgrund der §§ 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) und 2 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 2 der Verbandsordnung wird die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Interkommunaler Industriepark Küstenkanal" -c-Port- zwischen K 343 und B 72 beschlossen. (...) Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie die Unterrichtung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB werden durchgeführt."

Der Aufstellungsbeschluss wurde am ..... ortsüblich bekannt gemacht.

1.3. Lage im Raum und Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt ca. 7 km westlich der Stadt Friesoythe zwischen Küstenkanal, der K 343 „Sedelsberger Straße“ und der B 72. Der Geltungsbereich umfasst in der

- Stadt Friesoythe, Gemarkung Neuscharrel, Flur 11,
  die Flurstücke 2, 4, 5, 6, 7, 8 , 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20/1, 21/1, 23/1, 23/2, 24, 25, 26, 27/1, 27/2, 28, 29, 30, 31/1, 31/2, 32, 33, 34, 35,
- Stadt Friesoythe, Gemarkung Friesoythe, Flur 9,
  das Flurstück 25,
- Stadt Friesoythe, Gemarkung Friesoythe, Flur 10,
  die Flurstücke 1/8, 2/6, 3/9, 4/2.
- Gemeinde Saterland, Gemarkung Scharrel, Flur 42,
  Flurstück 41 (Küstenkanal, t. w.)

Westlich begrenzt die nördliche Flurstücksgrenze des Küstenkanals (Verlauf entspricht in etwa der Böschungsoberkante) das Gebiet, im Norden der ehemalige Bahndamm südlich an der K 343, im Osten der Kreuzungsbereich zwischen der K 343 und der B 72 und im Süden der Böschungsfuß der B 72 den Geltungsbereich.

Abb.: Luftbild (Quelle: Google Earth 2013) mit Geltungsbereich

2. Planerische Vorgaben

2.1. Landesplanung und Raumordnung

Landesraumordnungsprogramm

Der Industriepark Küstenkanal liegt im Einzugsbereich der vier Kommunen Barßel, Bösel, Saterland und Friesoythe. Raumordnerisch hat hier die Stadt Friesoythe als festgelegtes Mittelzentrum eine hervorgehobene Bedeutung. Die Mittelzentren sollen zentrale Einrichtungen und Angebote zur Deckung des gehobenen Bedarfes abdecken. Die Verkehrsachsen B 72 und die B 401 sind im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) entsprechend ihrer Bedeutung als Hauptverkehrsstraßen festgelegt, der Küstenkanal als schiffbarer Kanal.

Gemeinsame Landesplanung Bremen/Niedersachsen

Das Projekt ist Bestandteil der gemeinsamen Landesplanung Bremen / Niedersachsen und gehört zu der Metropolregion Nordwest / Metropolregion Bremen-Oldenburg, welche den Bereich des c-Ports als Gewerbefläche ausweist.[1] Zu den Zielen der Metropolregion gehört es u. a. einen Bedeutungszuwachs auf deutscher und europäischer Ebene zu erzielen und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Dafür wird schwerpunktmäßig unter anderem der Bereich Logistik (maritime Wirtschaft), hier mit dem Ausbau des IIK c-Ports, gefördert.

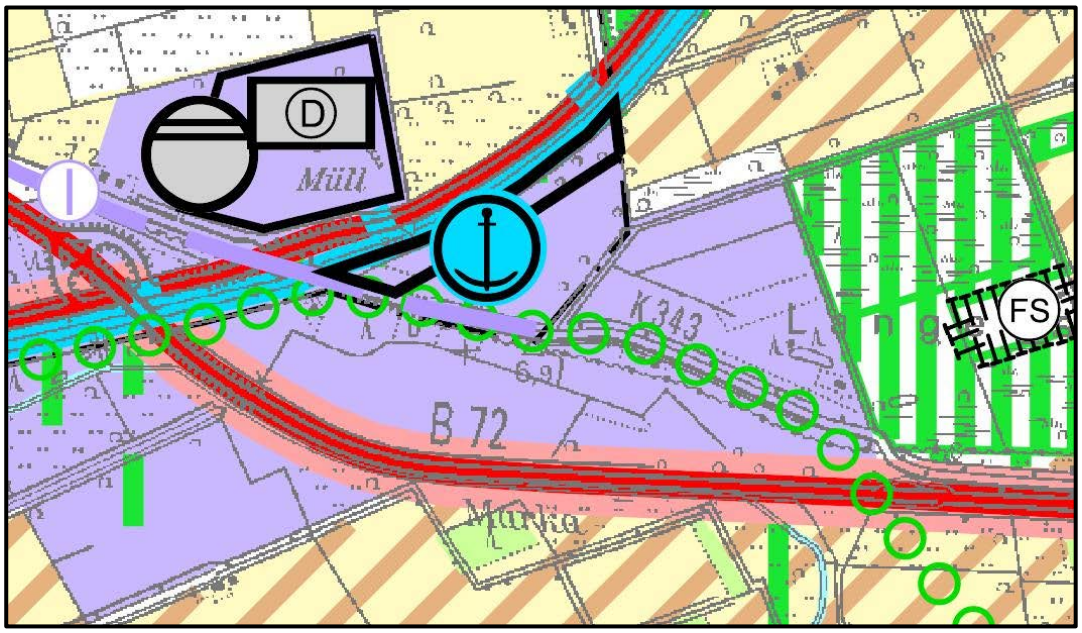
Regionalplanung

Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Cloppenburg von 2005 weist die Stadt Friesoythe entsprechend dem LROP als Mittelzentrum aus, die Gemeinden Saterland, Bösel und Barßel jeweils als Grundzentrum. Der Planbereich ist als Vorranggebiet für industrielle Anlagen und Gewerbe ausgewie-

[1] Vgl.: Metropolregion Nordwest, die Frischköpfe (2014): Gewerbeflächen, http://www.metropole-nordwest.de/internet/page.php?naviID=901000122&site=901000005&brotID=901000122&typ=3, (Zugriff: 31.03.2014).

sen. Die Fläche befindet sich in direkter Nachbarschaft zu dem im RROP dargestellten Hafen am Küstenkanal im Interkommunalen Industriepark. Damit sollen die Chancen und Potentiale der Region an der Schnittstelle zum Wasserstraßennetz genutzt werden. Dies geschieht über den Küstenkanal als Bundeswasserstraße, welcher über die Hunte bei Oldenburg die Weser mit der zum Dortmund-Ems-Kanal ausgebauten Ems bei Dörpen verbindet. Dies bedeutet Anschluss sowohl an das europäische Binnenwasserstraßennetz als auch an die Küsten- und Hochseeschifffahrtsrouten. Das Ziel, an diesem Standort einen Hafen mit Industrie- und Gewerbeflächen zu entwickeln, wurde bereits seit längerer Zeit verfolgt und ist schon teilweise umgesetzt. Am nördlichen Rande des Plangebietes befindet sich noch ein Vorbehaltsgebiet für ein Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe. Die B 72 wird als Vorrang Hauptverkehrsstraße mit regional bedeutsamem Busverkehr dargestellt. Entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze und über die nördliche und östliche Grenze hinaus verläuft eine Grenze zwischen natürlichen Landschaftseinheiten.

Abb.: Ausschnitt aus dem RROP 2005 des Landkreises Cloppenburg



Legende

Vorranggebiet
industrielle Anlagen und Gewerbe

Regional bedeutsamer Busverkehr

Vorbehaltsgebiet
Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe

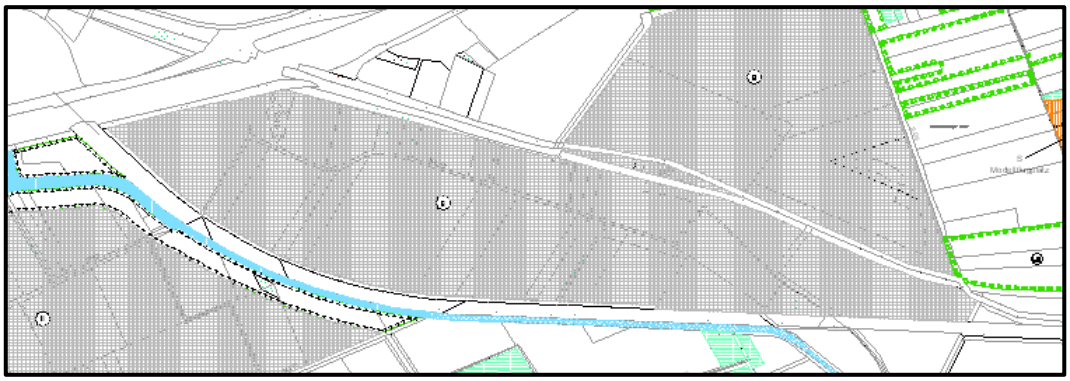
Naturraum/ natürliche Landschaftseinheit

Vorranggebiet
Hauptverkehrsstraße

2.2. Flächennutzungspläne Friesoythe und Saterland

Die Inhalte des vorliegenden B-Planes Nr. 4 entsprechen prinzipiell den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes (FNP) der Stadt Friesoythe. Dort werden überwiegend gewerbliche Bauflächen nach § 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO für das Plangebiet ausgewiesen.

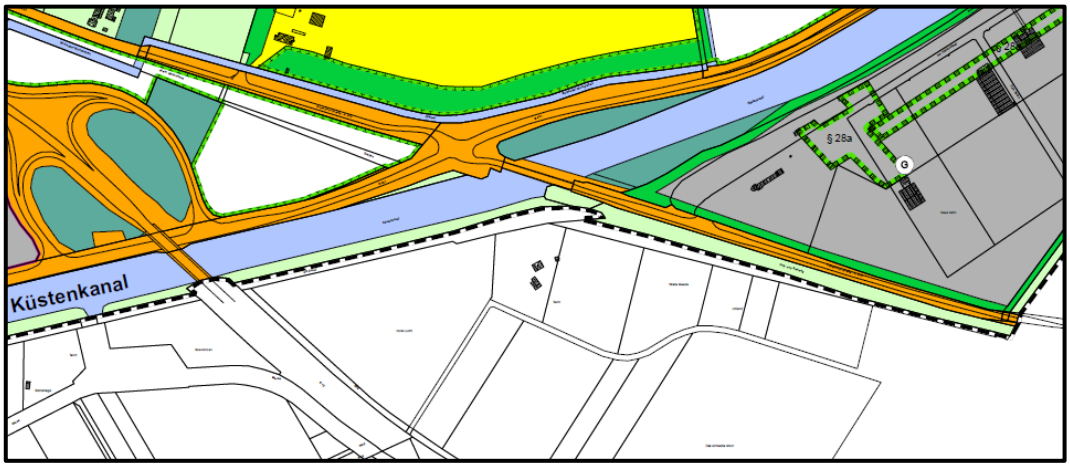
Abb.: Ausschnitt aus dem wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Friesoythe, Neuscharrel



Jedoch erfolgt

- einerseits am nördlichen Rand des Plangebietes die Darstellung von Verkehrsflächen im FNP Friesoythe und
- anderseits Darstellung des (südlichen) Ufers des Küstenkanals als Grünfläche im FNP der Gemeinde Saterland.

Abb.: Ausschnitt aus dem wirksamen FNP der Gemeinde Saterland, Sedelsberg



Deshalb ist für die Umsetzung der Ziele des vorliegenden B-Planes eine parallele Änderung des FNP der Stadt Friesoythe wie auch der Gemeinde Saterland gem. § 8 BauGB erforderlich, damit die unmittelbare räumliche Anbindung der gewerblichen Nutzung an den Küstenkanal als aus dem FNP entwickelt gelten kann.

2.3. Landschaftsrahmenplan Landkreis Cloppenburg

Der Landschaftsrahmenplan (LRP) des Landkreises Cloppenburg aus dem Jahre 1998 berücksichtigt nicht die zwischenzeitliche Entwicklung des Industrieparks Küstenkanal. Der LRP macht zu dem Plangebiet folgende Aussagen: Das Gebiet liegt im Bereich der sog. Küstenkanalmoore, die zum größten Teil durch Tiefumbruch kultiviert wurden, so dass jetzt Tiefumbruchböden mit frischer Bodenfeuchte vorherrschen. Als heutige potenziell natürliche Vegetation werden für die durch Tiefumbruch gestörten und anschließend vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen des Plangebietes Stieleichen-Birkenwälder angegeben. In der Karte „Störungen von Vielfalt, Eigenart und Schönheit“ werden Beeinträchtigungen aufgrund der Straßen mit hohem Verkehrsvorkommen und größere Verkehrswege in Dammlage gesehen. Die Karte „Boden/Wichtige Bereiche“ weist lediglich sonstige Bereiche für das Plangebiet aus. Bodenabbau wird im Untersuchungsraum nicht betrieben. Die Karte „Fließgewässergüte/Wichtige Bereiche“ stellt keine Gewässer für das Plangebiet dar. Laut Karte „Luft und Klima“ prägt den Planungsraum das sog. Freilandklima kultivierter oder z. Zt. in Abbau befindlicher Hochmoorflächen. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes in Bezug auf Arten und Lebensgemeinschaften (Karte 6) variiert je nach Biotoptyp zwischen stark eingeschränkt (Wertstufe 4), eingeschränkt (WS 3), mäßig eingeschränkt (Wertstufe 2) und wenig eingeschränkt (Wertstufe 1). Die östlichen Grünlandflächen des Plangebietes sind in der Karte „Maßnahmen“ als Flächen dargestellt, die unter das Niedersächsische Moorschutzprogramm fallen. Geschützte oder schutzwürdige Teile von Natur und Landschaft (Karte 9) sind innerhalb des Plangebietes nicht vorhanden. Die Karte 7 zur Vielfalt, Eigenart und Schönheit - wichtige Bereiche legt für den nordwestlichen Teil des Plangebietes einen wichtigen Bereich mit dem Landschaftstypus Heckenlandschaften / gehölzreiches Kulturland fest.

2.4. Landschaftsplan der Stadt Friesoythe

Der Landschaftsplan (LP) Friesoythe aus dem Jahre 1993 berücksichtigt ebenfalls nicht die zwischenzeitliche Entwicklung des Industrieparks Küstenkanal. Seine Inhalte lassen sich anhand der Karten zusammenfassen; so werden zum Plangebiet folgende Aussagen getroffen:

2.4.1. Karte 1 „Biotopstrukturkarte“:

Im Plangebiet sind überwiegend Ackerflächen als Nutzungsstruktur vorzufinden. Daneben befindet sich mesophiles Grünland im Osten des Plangebietes und artenarmes Intensivgrünland im mittleren Bereich nördlich des Hauptentwässerungsgrabens. Linienförmige Baum- oder Strauchformationen am westlichen Rande des Geltungsbereiches sowie im südlichen und vereinzelt im östlichen Gebietsabschnitt säumen Straßen-und Gewässerverläufe. Des Weiteren befinden sich Fichtenwälder, sowie andersartige Nadelwälder und aufgeforstete Nadelwaldflächen und Eichenwälder (Altholz) im Bereich zwischen Graben und der K 343. Zudem sind vereinzelt Stillgewässer in dem nicht landwirtschaftlich genutzten Gebiet vorzufinden. Gräben durchziehen das Gebiet in einem zusammenhängenden Netzwerk.

2.4.2. Karte 2 „Boden“:

Ackerflächen mit geringer und mittlerer Erosionsgefährdung durch Wind und mittlerem bis hohem Ertragspotenzial. An der B 72 im östlichen Bereich des Plangebietes sind Tiefumbruchflächen zu verzeichnen.

2.4.3. Karte 3 „Grundwasser“:

Geringe Belastung des Grundwassers durch Nitratauswaschung (< 25 mg/l NO3) im nordwestlichen Bereich entlang der B 72, hauptsächlich aber eine sehr hohe Belastung (> 100 mg/l NO3). Eine geringe Bedeutung für die Grundwasserneubildung (< 100 mm/a) im gesamten Planungsgebiet bis auf den westlichen Bereich entlang des Küstenkanals, wo eine sehr hohe (> 300 - 400 mm/a) Grundwasserneubildungsrate zu verzeichnen ist.

2.4.4. Karte 4 „Fließgewässer“:

Fließgewässer sind innerhalb des Plangebietes, das als Teilniederschlagsgebiet der Marka bezeichnet wird, keine dargestellt.

2.4.5. Karte 5 „Arten und Biotope“:

Die Bedeutung als Biotoptyp ist südlich entlang der K 343 als mittel bewertet worden; eine hohe und sehr hohe punktförmige Ausprägung für Libellen besteht an den zwei Stillgewässern innerhalb der Biotopfläche.

2.4.6. Karte 6 „Landschaftsbild“:

Das Plangebiet beinhaltet erlebniswirksame Räume und Strukturen mit geringer Bedeutung, die durch die Bundesstraße 72 mit hohem Verkehrsaufkommen beeinträchtigt werden.

2.4.7. Karte 7 „Landschaftseinheiten“:

Das Gebiet befindet sich in der Landschaftseinheit der „Hoch- und Niedermoore“ wobei es entwässerte, landwirtschaftlich intensiv genutzte Hoch- und Niedermoorböden aufweist.

2.4.8. Karte 8 „Maßnahmenkarte“:

Aus Artenschutzgründen sollen die Stillgewässer im nördlich Teil des Plangebietes erhalten werden. Eines der Gewässer unterliegt den Nutzungs- und Bewirtschaftungsregelungen in Form der Regelung der extensiven Gewässernutzung. An der westlichen Grenze zum Küstenkanal besteht eine vorrangige schutz-, z.T. auch entwicklungsbedürftige Struktur der Flächenabgrenzung. Ebenso stellt die B 72 mit ihren dammlagigen Rändern eine schutz- und entwicklungsbedürftige Fläche dar.

2.5. Standortgutachten und Potentialstudie

Im Zusammenhang mit den Überlegungen für einen interkommunalen Industriepark im Nordkreis Cloppenburg wurden im Vorfeld städtebauliche Gutachten, nämlich

1. die “Standortanalyse zur Findung eines interkommunalen Gewerbestandortes im Nordkreis Cloppenburg"[2],
2. das „Entwicklungskonzept für einen interkommunalen Gewerbepark im Nordkreis Cloppenburg"[3] und
3. eine Branchenpotentialanalyse[4] erarbeitet.

Die Standortanalyse hat den gesamten Nordkreis auf geeignete Flächen untersucht. Um die Suchräume nach städtebaulichen Gesichtspunkten bewerten zu können, wurde detaillierte Kriterien definiert, die bei einer Ansiedlung von Gewerbeflächen zu erfüllen sind. Es handelte sich bei den Kriterien um folgende Hauptpunkte:

- Kriterienbereich "Verkehr"
- Kriterienbereich „Fläche und Fühlungsvorteile“
- Kriterienbereich "Natürliche Bedingungen"
- Kriterienbereich „Nachbarschaften und Immissionen“.

Diese einzelnen Kriterienbereiche wurden jeweils in umfangreiche Einzelpunkte unterteilt. Bei der Bewertung schnitt der Suchraum 6 "Kreuz B 72/B401 und Küstenkanal" mit deutlichem Abstand am besten ab. Der deutliche Vorsprung zeigt, dass dieser Standort mit Abstand die größten Potentiale für einen interkommunalen Gewerbestandort im Nordkreis Cloppenburg hatte.

In dem Entwicklungskonzept wurden die Rahmenbedingungen für einen solchen Standort und grobe Kosten beschrieben und ein erstes städtebauliches Konzept vorgestellt.

Zudem wurde ein Gutachten zu den Branchenpotentialen, zur Vermarktung und zu Fördermöglichkeiten in Auftrag gegeben und erarbeitet. Das Gutachten legt dar, dass es für das Projekt ausreichend Potentiale gibt. Diese Potentiale liegen im Umschlag von Massengütern, der Verarbeitung dieser Güter und der regionalen und überregionalen Vermarktung. Das Potential des Industrieparks Küstenkanal liegt vor allem auf regionaler Ebene im Zusammenhang mit der Nutzung der Wasserstraße Küstenkanal und den damit verbundenen Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs.

2.6. Verbindliche Bauleitplanung

An das Plangebiet des B-Planes Nr. 4 grenzen verschiedene, rechtskräftige B-Pläne an, die v. a. im Zusammenhang mit der Entwicklung des IIK c-Ports aufgestellt worden sind. Im Einzelnen sind das:

- im Norden der B-Plan Nr. 1 „Interkommunaler Industriepark Küstenkanal“ des ZV IIK c-Port, in dem bereits die B-Pläne Nr. 93 der Gemeinde Saterland, Nr.

[2] Thalen Consult GmbH, Oldenburg, 2001.
[3] Thalen Consult GmbH, Oldenburg, 2001.
[4] Fa. TransCare (20.12.2002): „Güterpotentialanalyse (Modul I), Entwurf eines ersten Vermarktungskonzeptes (Modul II), Fördermöglichkeiten (Modul III)", Wiesbaden.

116 der Stadt Friesoythe und die bisherigen B-Pläne Nr. 1 und Nr. 1A des ZV IIK c-Port (galten „nur“ für die Überplanung der K 343) zusammen gefasst wurden.

- im Osten die 1. Änderung des o. g. B-Planes Nr. 1 „Interkommunaler Industriepark Küstenkanal“ des Zweckverbandes Interkommunaler Industriepark Küstenkanal und
- westlich des Küstenkanals der B-Plan Nr. 81 “Gewerbepark Küstenkanal“ der Gemeinde Saterland.

In dem nördlich angrenzenden B-Plan Nr. 1 befinden sich drei planungsrechtlich gesicherte Einfahrten in das Plangebiet, welche bisher baulich noch nicht umgesetzt wurden. Diese Einfahrtsbereiche werden im B-Plan Nr. 4 übernommen.

3. Bestandsstrukturen

3.1. Örtliche Situation

Der gesamte Bereich des B-Plans Nr. 4 besteht überwiegend aus landwirtschaftlicher Fläche (Grünland- und Ackernutzung). Im nordwestlichen Planungsbereich befinden sich zudem Forst- und Waldflächen mit integrierten Teichen und einem Wohnhaus. Kleinere Gehölzflächen sind ebenfalls, in Form von kleineren, abgegrenzten Inseln, im östlichen Teil des Gebietes zu finden.

In dem Plangebiet befindet sich ein Grabensystem, welches unabhängig vom ehemals natürlichen und inzwischen begradigten Flusslauf der Marka die Entwässerung des Gebietes regelt. Dieses Grabensystem wird unter anderem von dem Oberflächenwasser des nördlich der K 343 gelegenen Industrie- und Gewerbeflächen gespeist und führt dieses zusammen mit dem Oberflächenwasser des Plangebietes im südwestlichen Bereich unter der B 72 hindurch wieder aus dem Plangebiet.

3.2. Altlasten

Für das Plangebiet und in einem Umkreis von 250 m sind derzeit keine Altlasten bekannt.[5]

3.3. Immissionen

Das Plangebiet wird durch Straßenlärm beeinträchtigt. Es handelt sich hier vor allem um die B 401 nordwestlich des Küstenkanals, die K 343 und die B 72. Darüber hinaus existieren Immissionen aus den angrenzenden Hafen-, Industrie- und Gewerbegebieten.

4. Verkehrskonzeption

Das Plangebiet liegt eingeschlossen zwischen der nördlich gelegenen K 343 „Sedelsberger Straße“ und der südlich verlaufenden B 72. Östlich des Gebietes trifft

[5] Vgl.: NIBIS-Kartenserver (2014): Altlasten, Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover, (Zugriff: 31.03.2014).

die K 343 in einem Kreuzungsbauwerk auf die B 72, von wo aus beide Straßen parallel weiter in Richtung Friesoythe verlaufen. In westlicher Richtung führt die Kreisstraße in Form eines Brückenbauwerkes über den Küstenkanal, bevor sie in einem Kreuzungsbereich Anschluss an die B 401 und in kurzer Entfernung an die B 72 erhält.

4.1. Verkehrskonzeption Interkommunaler Industriepark Küstenkanal

Im Rahmen der Verfahren zum B-Plan Nr. 93 und Nr. 116 wurde die perspektivische Verkehrskonzeption für die weiteren Bauabschnitte bereits ausführlich wie folgt beschrieben:

„Der Standort des interkommunalen Industrieparks Küstenkanal für den Nordkreis Cloppenburg wurde vor allem aufgrund seiner verkehrlichen Lagegunst gewählt.

- *Das Gebiet ist über die beiden Kreisstraßen K 343 und K 147 direkt an die B 401 und B 72 angeschlossen.*
- *Bereits im ersten Bauabschnitt ist die Errichtung eines Binnenhafens am Küstenkanal vorgesehen. Somit wird in Zukunft hier ein direkter Anschluss an das Binnenwasserstraßennetz gegeben sein.*
- *Etwa zwei Kilometer nördlich des interkommunalen Industrieparks Küstenkanal endet die Eisenbahnstrecke Ocholt-Barßel-Sedelsberg. Somit besteht hier auch die Möglichkeit, bei Bedarf die Eisenbahnstrecke bis in den Industriepark hineinzuführen.*
- *Die verkehrlichen Maßnahmen werden unter dem Gesichtspunkt kombinierter Verkehr I Güterverkehrszentrum gesehen.“*[6]

Im Folgenden wird in Auszügen beschrieben, wie die damals vorgesehene und damit heute in Teilen noch aktuelle verkehrliche Erschließung vorgesehen ist.

4.1.1. Erster Bauabschnitt - Ehemaliger Bebauungsplan Nr. 93 der Gemeinde Saterland und Plangenehmigungsverfahren Hafen

Für den ersten Bauabschnitt ist eine Erschließung über die K 343 bzw. über die Küstenkanalbrücke an die B 401 mit dem B-Plan Nr. 1 des ZV IIK c-Port umgesetzt. Es erfolgte der Ausbau der K 343 von der Brücke bis zur Hafenzufahrt, einschließlich evtl. Linksabbiegespur und neuer Anrampung. In diesem Bereich war ein Binnenhafen in zwei Bauabschnitten vorgesehen. Für den ersten Bauabschnitt war ursprünglich nur der Ausbau eines Abschnittes mit einer Länge von ca. 300 statt der zwischenzeitlich realisierten 570 Meter vorgesehen. Bisher wurde kein Bedarf für einen Eisenbahnanschluss gesehen. Allerdings wird im Hafenbereich eine potentielle Trasse für ein Eisenbahngleis freigehalten.

[6] Gemeinde Saterland (2003): Begründung Bebauungsplan Nr. 93 „Interkommunaler Industriepark Küstenkanal I", S. 15 ff.

4.1.2. Zweiter Bauabschnitt - Ehemaliger Bebauungsplan Nr. 116 der Stadt Friesoythe

Das B-Plangebiet wurde im B-Plan Nr. 1 des ZV IIK c-Port ringförmig erschlossen. Dies hat zur Konsequenz, dass auf der K 343 zwei weitere Einmündungen bzw. Knotenpunkte entstanden. Im Zusammenhang mit der Verkehrserschließung wurde u. a. geprüft, ob eine andere interne Erschließung des Plangebietes Nr. 116 über einen Vollring mit einer Einmündung auf die K 343 eine Alternative darstellt. Aus verkehrlichen Gesichtspunkten hätte sie den Vorteil, dass auf der K 343 nur eine Einmündung entsteht. Für die Erschließung hätte dies aber zur Folge, dass in Teilbereichen sehr kleine Grundstücke entstehen werden. Da hier ein Industriegebiet festgesetzt wurde, ist der optimalen Erschließung mit zwei Einmündungen auf die K 343 der Vorrang gegeben worden. Diese Planung hatte zur Folge, dass die K 343 von der Brücke bis zu den Gewerbestraßen komplett neu geplant und neu gebaut werden musste. Die Kreisstraße hat damit eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 Meter, der Radweg wird auf der Trasse der alten Bahnlinie geführt, die Knotenpunkte sind mit entsprechenden Linksabbiegespuren versehen.

4.1.3. Dritter Bauabschnitt - Plangebiet zwischen B 72 und K 343

vgl. Nr. 4.2

4.1.4. Weitere Bauabschnitte - Plangebiete südlich der B 72

Nach heutigen Festlegungen kann dieses Plangebiet nicht mehr durch eine früher beabsichtigte Planstraße, welche unter der heutigen B 72-Brücke über den Küstenkanal geführt werden sollte, mit den übrigen Flächen verbunden werden. Somit wird dieser Teil zukünftig über die K 147 an die B 401 angeschlossen. Da die bereits angesprochene neue Ausfahrt zur B 72 realisiert wurde, ist zukünftig bei weiteren Bauabschnitten zu überlegen, ob auch dieser Bereich von Osten her an diese neue Auffahrt, dann mit notwendiger neuer Querung der Marka, angeschlossen werden kann.

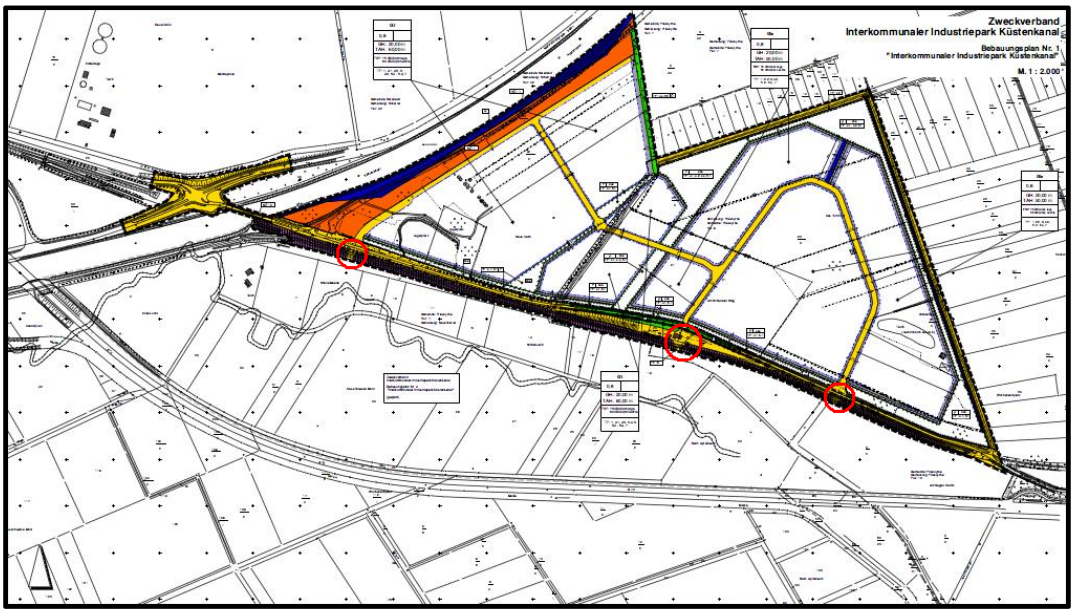
4.2. Verkehrskonzeption Bebauungsplan Nr. 4

Für den B-Plan Nr. 4 ist die Erschließung an die ausgebaute K 343 zwischen B 72 im Osten und über die B 401 im Westen vorgesehen. Ein Anschluss an die Plangebiete westlich der B 72 - wie in der ursprünglich angedachten Konzeption - wurde verworfen, da nördlich entlang der B 72 Flächen für die Errichtung von Schienenwegen freigehalten werden und eine unmittelbare Anbindung der Bauflächen über einen Hafen an den Küstenkanal erfolgt. Eine Kreuzung der teilweise dammlagig geplanten Bahntrasse wird als nicht sinnvoll erachtet, wenn sich die parallele Möglichkeit ergibt, in unmittelbarer Nähe durch die Kreuzungspunkte die Bundesstraßen zu erreichen. Zudem kann es dazu kommen, dass von der angedachten Bahntrasse ein separates Industriegleis in das Plangebiet hinein geführt wird, welches so ein oder mehrere Betriebe an den Schienenverkehrsweg anbindet.

Des Weiteren wird auf die Festlegung von Straßenflächen innerhalb des Plangebietes weitestgehend verzichtet, um einen möglichst flexiblen und angepassten Flächenzuschnitt der Grundstücke zu ermöglichen. Im B-Plan Nr. 1 des ZV IIK c-Port sind drei öffentliche Straßenanbindungen von der Kreisstraße 343 in das Plangebiet

planungsrechtlich festgesetzt worden. Die Erschließung des Gebietes gilt somit als gesichert.

Abb.: B-Plan Nr. 1 des Zweckverbandes Interkommunaler Industriepark Küstenkanal (Planzeichnung) mit markierten Einfahrtsbereichen in das Plangebiet des B-Planes Nr. 4



5. Inhalt des Bebauungsplanes

5.1. Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung werden eingeschränkte Industriegebiete nach § 9 BauNVO festgelegt. Die Einschränkung und Gliederung erfolgt dabei auf Grund der aus dem angrenzendem Bestand und der Planung in den nördlich gelegenen gewerblichen Bauflächen resultierenden Immissionskontingenten, die geringfügig unter denen „uneingeschränkter“ Industriegebiete liegen. Andererseits dient die Gliederung der optimalen Ausnutzbarkeit der Baugebiete wiederrum unter Berücksichtigung der nördlich liegenden Bauflächen im IIK c-Port. Deshalb werden sowohl die Vorbelastungen, die relevanten Emissionsorte im Umfeld wie auch die Optimierung der nördlich liegenden B-Plangebiete (B-Plan Nr. 3 in Aufstellung und B-Plan Nr. 1 in 2. Änderung bezüglich Lärmkontingentierung) berücksichtigt.

"Mit einem Kontingent von 57 dB(A) pro m² für (...) [die zentrale Fläche GI_e 1] *und Zusatzkontingenten von evtl. 5 dB(A) pro m² in Richtung Südosten könnten die übrigen Flächen mit den bereits ermittelten 52 dB(A) pro m² nachts belegt werden. Damit würde eine Unterschreitung des Orientierungswertes am IP 4 im Nachtzeitraum gewährleistet.“* [7]

[7] E-Mail von Dipl.-Ing. (FH) Inga Züwerink, itap - Institut für technische und angewandte Physik GmbH, Oldenburg, 22.04.2014.

Die bisherigen Überlegungen zum Schallschutz bedeuten weiterhin, dass die ca. 14 ha des GI_e 1, die zusammenhängend für lärmintensive Betriebe mit höherem nächtlichen Bedarf vorgesehen sind, mit einem Kontingent von 65 dB (A) tags und 58 dB (A) nachts und die übrigen Gebiete mit 67 bzw. 52 dB (A) tags bzw. nachts belegt werden können.

Die ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter gem. § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO nicht Bestandteil des B-Planes. Die ausnahmsweise zulässigen Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke gem. § 8 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO ebenfalls nicht Bestandteil des B-Planes. Diese Festsetzung lehnt sich somit in der konsequenten Ausrichtung auf reine Industrieansiedlungen an den benachbarten B-Plan Nr. 1 an.

5.2. Maß der baulichen Nutzung

Die Baugebiete erhalten die für Industriegebiet gem. BauNVO maximal mögliche Grundflächenzahl von 0,8, da hier von einer intensiven Ausnutzung der Flächen ausgegangen werden muss.

Die maximale Gebäudehöhe wird hier auf 57 Meter über Normalnull (NN) beschränkt. Die Höhe wurde gewählt, um - wie im benachbarten B-Plan Nr. 1 nur für technische Anlagen - hier grundsätzlich eine maximale Gebäudehöhe von 50 Metern über Gelände, welches im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 4 bei ca. 5,5 m NN bis 7,0 m NN liegt, zuzulassen. Dies trägt auch der Absicht des Planungsträgers Rechnung, hier auch möglicher weise auch Logistikunternehmen, die ein Hochregallager benötigen, ansiedeln zu können.

5.3. Überbaubare Grundstücksfläche

Die zur möglichst hohen Ausnutzung des Industriegebietes bestimmte Abgrenzung der überbaubaren Grundstücksflächen resultiert aus einem Mindestabstand von 5 m gegenüber den Wasserflächen (Graben zzgl. Unterhaltstreifen) und Flächen der Regenrückhaltung (Becken zzgl. Unterhaltstreifen) sowie 5 m zu allen anderen Nutzungen.

5.4. Flächen, die von der Bebauung frei zu halten sind

Die auf der Grünfläche festgesetzten Flächen sind für eine spätere Errichtung einer Bahnstrecke freizuhalten. Eine Pflanzung von Bäumen und Sträuchern oder das Errichten von Zäunen innerhalb Flächen ist nicht zulässig.

5.5. Verkehrsflächen

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über die drei planungsrechtlich gesicherten Zufahrten in das Gebiet von der K 343 aus Richtung Norden. Eine Erschließung von Süden ist verkehrstechnisch nicht vorgesehen, da sich hier u. a. die potenziellen Flächen der Bahn befinden. Innerhalb des Plangebietes werden für zwei der v. g. Zufahrten keine weiterführenden Verkehrsflächen festgesetzt.

Nur für die östliche Zufahrt wird die Führung bis zum südlichen Rand der Baugebiete geführt, um damit die Anbindung an den Unterhaltstreifen der Regenrückhalteflächen zwischen B 72 und zukünftiger Bahnrasse sowie die Umverlegung des Radwegeverbindung südlich entlang des Küstenkanals mit Anschluss an den Radweg an der K 343 zu sichern.

Die Bebauung und der Verkauf der noch ungeteilten Baugebietsflächen sollen ansonsten so erfolgen, dass alle Teile öffentlich erschlossen werden können. Ohne eine gesicherte Erschließung ist keine Baugenehmigung zu erteilen.

5.6. Regenwasserentsorgung und -rückhaltung

Das anfallende Niederschlagswasser ist den festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (RRB) zu zuführen. Das Oberflächenwasser der neuen Industriegebiete wird über eine Regenrückhaltung am südlichen Rand der Industriegebiete aufgefangen und dann gedrosselt in den zu verlegenden Graben Fr-N-L-18 (vgl. Kap. 6.1) abgeleitet.

Die zwischen B 72 und Bahntrasse vorgesehen Rückhaltebereiche können für den östlichen Teil der Industriegebiete anteilig mit einberechnet werden, da hier eine hydraulische Verbindung unter der geplanten Bahntrasse problemlos hergestellt werden kann. Ebenso ist ihre Dimensionierung größer als es für die Rückhaltung des Regenwassers aus Knoten der B 72 mit der K 343 und der geplanten Bahn notwendig ist. Im westlichen Teil ist eine entsprechende Dükerung des neuen Grabens FR-N-L-18 jedoch nicht vorgesehen.

Geplante wasserwirtschaftliche Maßnahmen werden erst nach Erteilung von entsprechenden Einleitgenehmigungen umgesetzt.

5.7. Grünfestsetzungen

Die auf den Baugrundstücken verbleibenden Freiflächen sind mit standortgerechten, heimischen Gehölzen zu bepflanzen.

Auf der festgesetzten Grünfläche im westlichen Bereich zwischen B 72 und zukünftiger Bahntrasse sind vorhandene Bäume und Gehölze zu erhalten und in die Neuanpflanzungen zu integrieren. Abgängige Gehölze sind gleichwertig zu ersetzen. Verbleibende Flächen sind vollflächig mit standortgerechten heimischen Laubgehölzen zu bepflanzen.

6. Berücksichtigung von parallelen Fachplanungen im Bebauungsplan

Im Geltungsbereich des Vorentwurfes zum B-Plan werden Bereiche, die von der Bebauung freizuhalten sind (und ihre Nutzung) gemäß § 9 (1) Nr. 10 BauGB für die geplante Bahntrasse sowie Wasserflächen für den Graben Fr-N-L-18 in geänderter Lage und den geplanten Hafenbereich „dargestellt“. Dies geschieht, da zu diesen Planungen

- einerseits noch keine fachplanungsrechtlichen Voraussetzungen (Plangenehmigung bzw. -feststellung) vorliegen und
- andererseits, im Gegensatz zu Straßenverkehrsflächen hier die B-Plansatzung

nach BauGB nicht planersetzend wirkt.

Eine nachrichtliche Übernahme gem. § 9 (6) BauGB kann der B-Plan erst vornehmen, wenn die dafür erforderliche Zulässigkeit nach dem Fachplanungsrecht hergestellt ist. Dies wird Inhalt des späteren Entwurfes zur öffentlichen Auslegung sein.

6.1. Verlegung Gräben Fr-N-L-16, Fr-N-L-18 und Fr-N-L-18a

Zur Schaffung möglichst großer zusammenhängender und optimal geschnittener Industriegrundstücke ist es unvermeidlich die vorhandenen Gräben, der das Gebiet von Ost nach West mit Zuleitung der Entwässerung aus dem nördlichen Teil des c-Ports zerschneidet, vollständig zu verlegen.

Der geplante Graben verläuft vom bestehenden Durchlass unter der K 343 im Norden auf kürzestem Wege Richtung Süden, dann nach Westen entlang der geplanten Flächen für die Eisenbahn bevor er wieder an den Bestand anschließt und unter der B 72 und der Marka geführt wird. Im Plan sind insgesamt 18 bzw. 20 Meter für den Graben dargestellt, die den maximalen Flächenbedarf von 8 bzw. 10 Metern Breite zuzüglich 2 x 5 Meter Unterhaltsstreifen umfassen. Da im östlichen Teil des B-Planes alle bisherigen Flächen, die über den bestehenden Graben entwässert werden innerhalb des Geltungsbereiches überplanen und über Flächen für die Regenrückhaltung mit dem neuen Graben verbunden sind, ist dort die Schaffung eines öffentlichen Gewässers nicht mehr erforderlich.

Das Konzept sieht weiterhin die Führung eines Notüberlaufes für das gesamte System innerhalb des Geltungsbereiches am südwestlichen Rand des Industriegebietes vor. Da diese in den Küstenkanal führt, ist hier zusätzlich eine Genehmigung nach dem Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) erforderlich.

Sobald für die entsprechenden Flächen die notwendigen wasserrechtlichen Voraussetzungen nach NWG geschaffen worden sind, um die Grabenverlegung zu ermöglichen, kann der Plan um dessen nachrichtliche Übernahme ergänzt werden.

6.2. Hafen

Der westliche Bereich des Plangebietes entlang des Küstenkanals ist für eine neue nicht öffentliche Hafenanlage vorgesehen. Es handelt sich hier um einen 40 m tiefen Streifen von ca. 165 m Länge mit abgeschrägten Ein- und Ausfahrtsbereichen im Verhältnis 1 : 4 sowie ein eingehaltener Abstand der Umschlagfläche von den beidseitigen Brückenbauwerken von mind. 100 m. Diese Hafenplanung wurde tiefbautechnisch direkt mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSV) abgestimmt und besprochen. Die Hafenfläche dient zur Unterbringung von Be- und Entladeeinrichtungen wie Kränen, Verkehrsflächen für Kraft- und Schienenfahrzeuge, Stellplätzen, Lagerflächen und Zufahrten für anliegende Industriebetriebe. Hinsichtlich des potentiellen Lärmverhaltens wird dieser Bereich in der schalltechnischen Berechnung als Industriegebiet behandelt.

Die Errichtung einer privaten Hafenanlage gründet sich auf die Entwicklungs- und Veräußerungskonzeption des ZV IIK c-Port für das Plangebiet des B-Planes Nr. 4. Diese hat das Ziel, möglichst große und gleichzeitig vielfach erschlossene Indust-

riegrundstücke auf Grund der bestehenden Nachfrage anzubieten. Auf Grund der räumlichen Nähe zum Küstenkanal, der guten verkehrstechnischen Anbindung und der optionalen Anbindung an den Schienenverkehr bieten sich die westlichen Flächen des Geltungsbereiches für einen Anschluss an den Wasserweg in Form einer privaten Hafenanlage an. Die nachbarliche öffentliche Hafenanlage bietet keine Alternative zum gewählten Standort, da dort sowohl keine unmittelbare Option auf die Anbindung zum Schienenverkehr als auch an ein großes, direkt am Hafenanlieger befindliches, privates Industriegrundstück besteht.

Die detaillierten baulichen Anlagen und Nutzungen im Hafengebiet richten sich nach den noch zu erstellenden Plangenehmigungs- bzw- feststellungsunterlagen unterlagen; ihre Zulässigkeit richtet sich nach den Vorschriften des WaStrG.

Aus der frühzeitigen Beteiligung im B-Planverfahren wird sich ergeben, wie eine planungsrechtliche Zulässigkeit der privaten Hafenanlage ermöglicht werden kann. Desbezüglich wird auch abgeprüft welche Arten von Genehmigungs- bspw. Planfeststellungsverfahren, notwendig sind. Daher werden zunächst Wasserflächen und ein Streifen des Industriegebietes zur Erstellung eines privaten Hafenanlegers in der Planzeichnung „dargestellt“. Sobald für die entsprechend gekennzeichneten Flächen die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen geschaffen worden sind, um den Bau einer privaten Hafenanlage zu ermöglichen, kann der Plan um die nachrichtliche Übernahme ergänzt werden.

6.3. Bahntrasse

Südlich im Plangebiet sind „Bereiche, die von der Bebauung freizuhalten sind“ auf einer Grünfläche gemäß § 9 (1) Nr. 10 BauGB festgesetzt. In diesen Bereichen ist die Errichtung einer Eisenbahntrasse beabsichtigt. Derzeit überlegt werden Gleisverbindungen Sedelsberg - c-Port und/oder c-Port - Friesoythe, wobei außerhalb des Plangebietes die historische Bahntrasse Sedelsberg - Friesoythe hierfür weitestgehend mit in Anspruch genommen werden soll.

Für die in diesen Bereichen zu schaffenden Gleisanlagen sind zu gegebener Zeit die fachplanungsrechtlichen Grundlagen für die weitere Umsetzung zu schaffen (eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren). Dazu liegen derzeit bereits umfassende Untersuchungen vor. Ein Verfahren wurde jedoch noch nicht eingeleitet.

7. Umweltbericht

Der Umweltbericht ist seit der Änderung des Baugesetzbuches im Juli 2004 zwingender Bestandteil der Bauleitplanung. Er ist die Ergebniszusammenfassung der Umweltprüfung, die die Kommune, in diesem Falle der Zweckverband Interkommunaler Industriepark Küstenkanal, im Rahmen ihrer Bauleitplanung durchzuführen hat. Aufgrund der formalen Anforderungen an den Umweltbericht (vgl. Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB) kann es zu inhaltlichen Überschneidungen mit den übrigen Kapiteln dieser Begründung kommen.

7.1. Kurzdarstellung der Inhalte, Ziele und Festsetzungen

Der Zweckverband Interkommunaler Industriepark Küstenkanal plant, eine ur-

sprünglich konzeptionell festgehaltene Erweiterung zwischen der B 72 und der K 343 südöstlich des Küstenkanals zu einer zusammenhängenden Industrie- und Gewerbefläche zu entwickeln und mit rechtsverbindlichem Planungsrecht als Industrie- und Gewerbegebiet festzusetzen.

Bei der Planung müssen Flächen unmittelbar nördlich der B 72 für eine geplante Eisenbahntrasse freigehalten werden. Ebenfalls berücksichtig und eingeplant wird die Entwässerung der Flächen des B-Planes Nr. 1, die über das Plangebiet des B-Planes Nr. 4 erfolgt. Das Oberflächenwasser beider Gebiete wird unter der B 72 und der Marka im Süden hindurch gedükert und außerhalb des Plangebietes an die Vorflut angeschlossen.

Zusätzlich werden entlang des Küstenkanals innerhalb des Plangebietes Flächen für die Errichtung einer privat genutzten Hafenanlage als Flächen gekennzeichnet, die von der Bebauung frei zu halten sind. Verkehrsflächen werden vorerst in einem geringen Umfang im B-Plan festgehalten, da sich diese nach den Grundstückszuschnitten, welche sich an der konkreten Nachfrage orientieren, richten. Die allgemeine Erschließung findet dabei über die Kreisstraße 343 im Norden des Plangebietes statt.

7.2. Übergeordnete Umweltschutzziele

7.2.1. Fachgesetze

Für das anstehende Bauleitplanverfahren ist die Eingriffsregelung des § 1a Abs. 3 **Baugesetzbuch** (BauGB i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.09.2004 zuletzt geändert am 31.07.2009) i. V. m. § 18 des **Bundesnaturschutzgesetzes** (BNatSchG vom 29.07.2009) und des **Nds. Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz** (NAGBNatSchG vom 19. 02.2010) zu beachten.

Hinsichtlich der vorhandenen Gewässer sind rechtliche Grundlagen im **Wasserhaushaltsgesetz** (WHG) vom 31.07.2009 in Verbindung mit **Nds. Wassergesetz** (NWG) vom 19.02.2010 enthalten.

Schutzgebiete oder -objekte nach dem Naturschutzrecht, dem Denkmalschutzrecht oder dem Wasserrecht sind innerhalb des Geltungsbereiches nicht bekannt.

7.2.2. Planerische Vorgaben

Neben den in Punkt 2.4 festgehaltenen Inhalten und Vorgaben des Landschaftsplanes der Stadt Friesoythe sind keine Vorgaben für das Plangebiet bekannt.

7.3. Beschreibung des Planungsraumes

Das Plangebiet liegt ca. 7 km westlich der Stadt Friesoythe, östlich des Küstenkanals im Bereich zwischen der K 343 „Sedelsberger Straße“ und der B 72. Westlich begrenzt der Küstenkanal das Gebiet und im Osten der Kreuzungsbereich zwischen der K 343 und der B 72.

Der gesamte Bereich des B-Plans Nr. 4 besteht überwiegend aus Wald und landwirtschaftlicher Fläche (Grünland- und Ackernutzung). Im nordwestlichen Planungsbereich befinden sich zudem Forst- und Waldflächen mit integrierten Tei-

chen. Kleinere Gehölzflächen sind ebenfalls, in Form von kleineren, abgegrenzten Inseln, im östlichen Teil des Gebietes zu finden.

Das Plangebiet weist ein Grabensystem auf, welches teilweise auf dem ehemaligen, natürlichen und mittlerweile begradigten Flusslauf der Marka verläuft. Dieses Grabensystem wird unter anderem von dem Oberflächenwasser des nördlich der K 343 gelegenen Industrie- und Gewerbeflächen gespeist und führt dieses zusammen mit dem Oberflächenwasser des Plangebietes im südwestlichen Bereich unter der B 72 und der Marka hindurch wieder aus dem Plangebiet.

7.3.1. Nutzungen

Das Gebiet wird heutzutage hauptsächlich als Grünland- und Ackerfläche genutzt. Im Nordwesten befinden sich noch separierte Nadel- und Laubwäldchen, teilweise mit kleineren Stehgewässern, die in einer linearen Gehölzstruktur südlich entlang der Kreisstraße bis zum Osten des Plangebietes in unterschiedlicher Qualität auslaufen. Zum Küstenkanal hin befindet sich verstärkt alter Baumbestand, der den Wegeverlauf „Am Kanal“ säumt. Dieser ist auf Grund seiner Nutzung und bedarfsweisen Abholzung im Zuge des Unterhaltes an der Bundeswasserstraße rechtlich als Wald zu betrachten. Südlich des Plangebietes, entlang der zum Teil in Dammlage verlaufenden Bundesstraße B 72 befindet sich ein straßenbegleitender Grünstreifen. Innerhalb des Plangebietes sind inselartige Baum- und Gehölzstrukturen zu verzeichnen, die aber ohne besonderen Bezug zu ihrer Umgebung keiner Nutzung zuzuordnen sind.

7.3.2. Naturräumliche Lage

Die nachstehenden Angaben zu den naturräumlichen Einheiten des Plangebietes sind der naturräumlichen Gliederung Deutschlands nach Sofie Meisel entnommen.[8]

Der Planungsraum liegt auf der Grenze von naturräumlichen Einheiten 5. Ordnung. Südlich der Kreisstraße befindet sich die festgelegte Grenze zwischen den „Esterweger Geestinseln“ im Süden und Osten sowie dem „Sagterland-Ostermoor“ im Norden und Westen, welche beide zur naturräumlichen Einheit der „Hunte-Leda-Moorniederung“ mit der Untergliederung „Südlicher und östlicher Moorrand“ gehören. Der westliche Teil des Plangebietes wird nochmals durch naturräumliche Einheiten 6. Ordnung unterteilt, wovon der nördliche Teil dem schon genannten „Sagterland-Ostermoor“ und der südliche Teil dem „Sagterland“ zuzuordnen ist.

Das Gebiet zeichnet sich vor allem durch (ehemalige) Moor- und Geestflächen aus, die von Stieleichen- und Birkenwälder durchzogen sind. Zudem befinden sich sandige Flächen oder Inseln innerhalb des Gebietes, welche sich topografisch hervorheben.

Heutzutage ist das Gebiet vor allem durch Grün- und Ackerflächen geprägt. Die in-

[8] Vgl.: Meisel, Sofie (1962): Geographische Landesaufnahme 1 : 200 000, Naturräumliche Gliederung Deutschlands, Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 54/ 55 Oldenburg/ Emden, Hrsg.: Institut für Landeskunde, Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung, Selbstverlang, Bad Godesberg, S. 8 ff.

zwischen kultivierten Moorflächen werden auch weiterhin durch Flüsse entwässert. In Bezug auf das Plangebiet ist noch in besonderer Weise zu vermerken, dass es durch die Bundes- und die Kreisstraße sowie den Küstenkanal weitestgehend in seiner Natürlichkeit überformt ist. Zudem ist die Marka aus ihrem natürlichen, ehemalig durch das Plangebiet verlaufenden, mäandrierenden Flussbett entfernt und südlich entlang an der Bundesstraße verlaufend, umgelegt worden. Zudem gehört nach Aussage des NIBIS Kartenservers das Plangebiet zu dem Fließgewässerschutzsystem (FGSS) des Verbindungsgewässers „Marka/Sagter Ems“.

Die Böden im Plangebiet bestehen hauptsächlich aus Holozän/Torf mit z.T. Mudde/Niedermoor und/ oder Seeablagerungen.[9]

Das Plangebiete befindet sich hauptsächlich auf einer Höhe von 5,5 m ü. NN, wobei es im Norden (nördlich des Hauptentwässerungsgrabens) auf bis zu einer Höhe von 7,5 m ü. NN und im Osten auf 6,5 m ü. NN ansteigt.[10]

7.4. Schutzgüter und Bewertung der Umweltauswirkungen

7.4.1. Klima / Luft / Lärm

Bestand

Das Klima im Planungsraum ist durch den Einfluss der Nordsee maritim geprägt. Der mittlere Jahresniederschlag beträgt ca. 650 – 700 mm. Das ergibt in der Jahreswasserbilanz einen hohen Wasserüberschuss von 300 – 400 mm/Jahr mit einem geringen Defizit im Sommer (< 50 mm). Der Temperaturgang verzeichnet keine extremen Schwankungen. Die Jahrestemperaturamplitude liegt bei geringen 15,8 °C. Der Sommer ist mit 15,5 °C mäßig warm und regnerisch. Im Winter sinken die Temperaturen bis milde - 1,5 – 2,2 °C. Die starken Winde im UG kommen hauptsächlich aus westlicher Richtung.

Die ursprünglichen kleinklimatischen Besonderheiten des Untersuchungsraums liegen in seiner naturräumlichen Lage im Verbreitungsgebiet der Hochmoore. Die Bereiche zeichnen sich durch extreme Temperaturschwankungen mit Nachtfrostgefahr und Wärmestau im Sommer aus. Die Moore tragen zu höherer Luftfeuchtigkeit und geringeren Windgeschwindigkeiten im Vergleich zur Umgebung bei. Daten zur Luftqualität im Untersuchungsgebiet liegen nicht vor. Die Lage des Vorhabens in einer sporadisch bebauten, überwiegend barrierefreien Umgebung lässt auf einen guten Luftaustausch in dem Raum schließen. Die Hauptemissionsquellen im Untersuchungsraum stellen die intensiv befahrene B 72 und K 343 dar.

Die genannten natürlichen kleinklimatischen Verhältnisse relativieren sich zunehmend durch den Rückgang feuchter Moorflächen und die gleichzeitige Zunahme versiegelter bzw. bebauter Flächen. So wirken sich die Industrie- und Gewerbeflächen nördlich der K 343 mit Sicherheit bereits heute auf das Kleinklima des Gebie-

[9] Vgl.: NIBIS Kartenserver (2014): geologische Übersichtskarte 1 : 500.000, Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover.

[10] Vgl.: NIBIS Kartenserver (2014): o. T., Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover, (Zugriff: 31.03.2014).

tes aus.

Bewertung des Eingriffs

Planungsrelevante Auswirkungen auf das Schutzgut Luft/Klima sind aufgrund der Lage, der innerhalb der Industriegebiete zulässigen Grenzwerte und der vorgesehenen Nutzung nicht zu erwarten. Das vorliegende Emissionsgutachten (Schall) belegt, dass die entsprechenden Werte eingehalten werden.

Während der Bauphase ist mit einem Anstieg der Abgas- und Staubemissionen zu rechnen. Dies führt zu einer temporären Beeinträchtigung der Luftqualität in der Umgebung, ist aber als nicht erheblich einzustufen.

Die o. g. Tendenz rückläufiger landwirtschaftlicher Nutzflächen bei gleichzeitiger Zunahme versiegelter und bebauter Flächen wird durch die Umsetzung des B-Planes Nr. 4 in diesem Bereich noch verstärkt.

7.4.2. Boden

Bestand

Das Untersuchungsgebiet liegt im Verbreitungsgebiet der Hochmoore. Die Moore sind durch anthropogene Eingriffe wie Entwässerung und Abtorfung bereits in der Vergangenheit stark verändert worden. Das Plangebiet ist durch Erd-Hochmoore geprägt, die in Folge der Entwässerung und fortschreitender Mineralisationsprozesse entstanden sind.[11]

Bewertung des Eingriffs

Der gesamte Planbereich weist aufgrund seiner industriellen Nachbarschaft, der Lage zu dem künstlichen Kanal und auf Grund dessen, dass die Marka aus ihrem natürlichen Flussbett entfernt wurde, nur noch vernachlässigbar naturnahe Strukturen auf. Die im Zuge der Planung eintretende Bodenversiegelung stellt einen kompensationspflichtigen Eingriff dar.

7.4.3. Grund- und Oberflächengewässer

Grundwasser

Bestand

Das Grundwasser im Planungsraum steht bei 1 m und höher unter Flur. Die Grundwasserneubildungsrate variiert je nach Bodeneigenschaften innerhalb des Planungsraums: Im ehemaligen Flussbett der Marka und dessen Nahbereich reicht sie von 51 mm/a bis 100 mm/a, während sie im südlichen Planbereich, außerhalb des natürlichen Flussbettes, eine höhere Rate von 151 – 200 mm/a erreicht.[12]

---

[11] Vgl.: NIBIS-Kartenserver (2014): Bodenübersichtskarte von Niedersachsen 1 : 50 000. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover.

[12] Vgl.: NIBIS-Kartenserver (2014): Hydrologie, Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover.

Bewertung des Eingriffs

Eine planungsrelevante Änderung der Grundwasserverhältnisse im Planungsraum in Folge des Bodenaustauschs und der Versiegelung ist zu erwarten. Die Neuversiegelung von ca. 34,37 ha (32,77 ha aus GI und 1,60 ha aus Straßenflächen) ist hinsichtlich der Beeinträchtigung der Grundwasserneubildung als mittel in Bezug auf die Gesamtneubildung des lokalen Grundwasserkörpers einzustufen.

Oberflächengewässer

Bestand

Das größte Oberflächengewässer im Nahbereich des Untersuchungsgebietes ist die Marka, die südlich entlang der B 72 in Richtung Westen fließt, bevor sie nach Süden ablenkt und fast parallel zum Küstenkanal verläuft. Nach ca. 3 km trifft sie auf die Ohe, mit welcher sie dann die Sagter Ems bildet. Ursprünglich (vor dem Bau der B 72) verlief die Marka innerhalb der jetzigen Grenzen des B-Planes, wurde aber damals bereits in ein künstlich geschaffenes Flussbett südlich der B 72 verlegt. Im Nahbereich des Planungsraumes präsentiert sich die Marka als ein stark ausgebauter Bach. Sie wird fast bis zur Uferkante landwirtschaftlich intensiv bewirtschaftet. Die Wasserqualität ist durch die Einträge aus der Landwirtschaft, die auch durch einmündende Gräben erfolgt, mit organischen Stoffen belastet, erreicht aber in dem Abschnitt die Güteklasse II. Im Rahmen der Umsetzung der EG-Wasserrichtlinie mit dem Ziel der Erreichung eines guten Gewässerzustandes in allen Oberflächengewässern der EU wurde die Marka als erheblich veränderter, organisch geprägter Bach mit einem schlechten ökologischen Potenzial bewertet. Die Marka mit ihrer Aue gehört zu ausgewählten Fließgewässern, an denen im Rahmen des Fließgewässerschutzprogramms Renaturierungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen, um den ökologischen Zustand des Gewässers selbst und der angrenzenden Auenbereiche zu verbessern und damit wertvolle Lebensräume für Pflanzen und Tiere zu schaffen.

Ansonsten verläuft innerhalb des Geltungsbereiches ein zusammenhängendes Grabensystem, welches sowohl das nördlich der Kreisstraße gelegene Gewerbe- und Industriegebiete als auch den Geltungsbereich entwässert. Die Hauptgräben schneiden fast senkrecht bis zu einer Tiefe von 2,0 m in das Gelände ein und sind dauerhaft wasserführend.

Bewertung des Eingriffs

Da die Marka als Gewässer selbst nicht in das Oberflächenentwässerungssystem des Plangebietes eingebunden ist, wird sie weder in ihrer Wasserführung noch in ihrer Qualität beeinflusst.

Um das aufgrund der Mehrversiegelung innerhalb des planungsrelevanten Geltungsbereichs nunmehr vermehrt anfallende Niederschlagswasser entsprechend rückhalten zu können, sind die Regenrückhalteflächen angelegt worden. Der innerhalb der Plangebietsgrenzen des BP Nr. 4 vorhandene Flächenverbund zur Regenrückhaltung ist so dimensioniert und ausgelegt worden, dass die hier anstehende Regenrückhaltefläche von ca. 9,6 ha notwendig wird. Die geregelte Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers ist gewährleistet. Die im Zuge der Planungsände-

rungen auftretende Umwandlung von Wasserflächen und Grabenverläufen in versiegelte Bodenfläche stellt einen kompensationspflichtigen Eingriff dar und wird entsprechend berücksichtigt.

In Bezug auf den Notüberlauf in den Küstenkanal ist mit keinen wesentlichen Beeinträchtigungen zu rechnen, da es bei dem genannten Ereignis um einen Notfall handelt und keine dauerhafte Situation darstellt. Die dem Kanal zusätzlich zugeführte Wassermenge ist als nicht planungsrelevant zu betrachten.

7.4.4. Pflanzen- und Tierwelt (Biotoptypen)

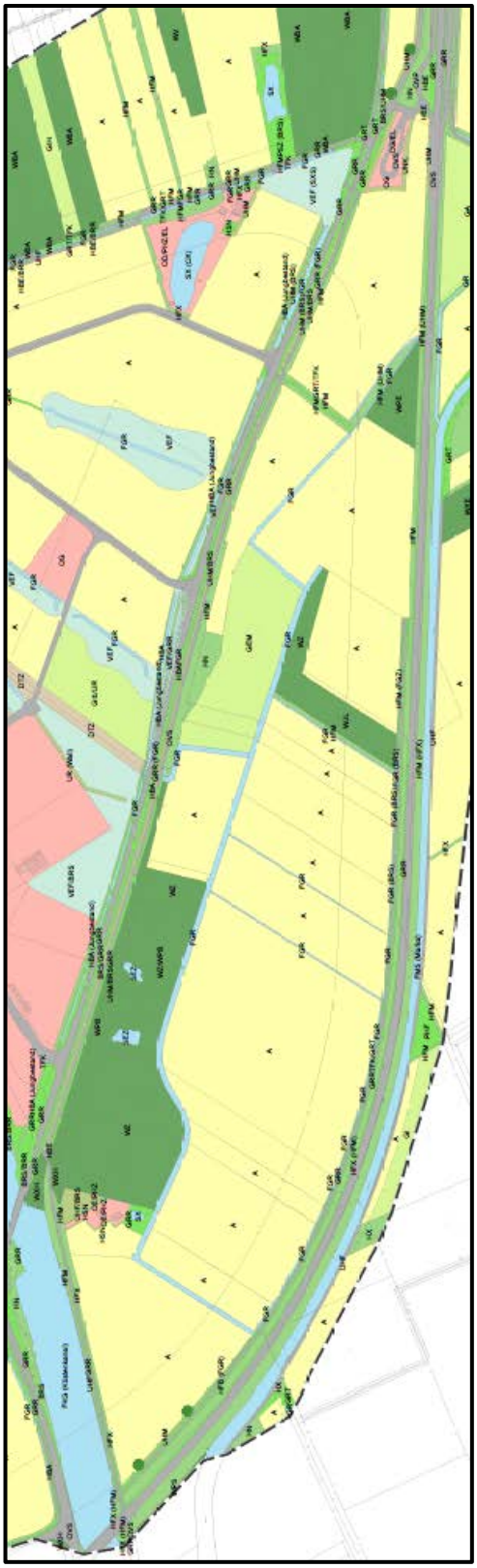
Bestand

Das Planungsbüro Peter Stelzer GmbH führte im Jahre 2011 eine Biotoptypenkartierung nach Drachenfels [13] sowie eine faunistische Bestandserfassung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zur Eisenbahntechnischen Erschließung, c-Port Friesoythe durch.

Nach örtlicher Überprüfung im Frühling 2014 ist festzuhalten, dass sich keine wesentlichen Veränderungen innerhalb des Plangebietes ergeben haben. Die Biotopkartierung kann folglich übernommen werden. Grund hierfür sind vor allem die unveränderten Ackerbiotop-Flächen. Des Weiteren sind vor allem Wälder, Gebüsch- und Holzbestände, Ruderalfluren und Binnengewässer in Plangebiet zu verzeichnen. Hinzu kommen noch zwei Einzelbäume im westlichen Bereich zwischen Ackerfläche und der Bundesstraße.

[13] Vgl.: Drachenfels, O. v. (2004): Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen. - Naturschutz Landschaftspflege Niedersachsen A/4, S. 240.

Abb.: Ausschnitt aus dem Plan Schutzgut Flora: Biotoptypen, Plan-Nr. 6b (Quelle: Planungsbüro Peter Stelzer GmbH, 2011)



Auch die Faunistische Bestandserfassung wird als immer noch aktuell bewertet und aus diesem Grunde nicht neu aufgesetzt. Die wichtigsten Ergebnisse dazu werden im Punkt 6.7.2 festgehalten.

Bewertung des Eingriffs

Die negativen Auswirkungen der Planung auf Tiere im Eingriffsbereich sind durch die Beseitigung der Vegetationsstrukturen und dem damit verbundenen Verlust der Lebens- und Nahrungshabitate gegeben.

Als bedeutsame Lebensräume der Vögel und Fledermäuse gehen Gehölzbestände im Randbereich am Küstenkanal und an der Kreisstraße verloren. Die verbleibenden Strukturen in direkter Umgebung bieten aber ausreichende Ausweichmöglichkeiten für die Tiere.

7.4.5. Landschaftsbild

Bestand

Die Landschaft durchläuft im Planungsraum derzeit einen erheblichen Wandel; auf der einen Seite wird das Landschaftsbild noch durch Acker- und Grünlandnutzung geprägt. Kleinflächig verteilte Gehölzstrukturen und kleine Wäldchen tragen zur strukturellen Abwechslung und zur Belebung des Landschaftsbildes bei. Die ursprünglich typische Hochmoorlandschaft ist jedoch auch hier kaum noch zu erkennen.

Auf der anderen Seite werden diese naturnäheren Elemente in ihrem Erscheinungsbild und ihrer Erlebbarkeit bereits heute schon durch landschaftsbildstörende Bereiche und Objekte beeinträchtigt. Neben den Verkehrswegen K 343 und B 72 ist dies der großzügige ca. 65 ha große Industriepark Küstenkanal, der heute zu großen Teilen schon erschlossen aber nur zu geringen Teilen bebaut ist. Großflächige Versiegelung mit Industrieanlagen bis zu 20 bzw. 60 m Höhe sind geplant. Bereits heute wirken die erschlossenen und zum Teil bebauten Bereiche jedoch weit in die umgebende Landschaft hinein. Zudem kommen die massiven und weitreichend sichtbaren Brückenbauwerke der Straßenverkehrswege über den Küstenkanal. Südlich der B 72 findet noch keine industrielle bauliche Entwicklung statt.

Bewertung des Eingriffs

Die vorgesehene Errichtung von maximal 50 m hohen Gebäuden in einem zuvor landwirtschaftlich geprägten Gebiet stellt zunächst grundsätzlich eine Veränderung des Landschaftsbildes dar.

Vor dem Hintergrund jedoch, dass es sich mit der Umsetzung der planerischen Vorgaben des BP Nr. 4 quasi um eine Erweiterung der bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen nördlich der K 343 handelt und gleichzeitig das Landschaftsbild auch durch die B 72, die K 343 und die jeweils dazu gehörigen Brückenbauwerke bereits erheblich vorbelastet ist, relativiert sich diese Aussage.

Die Errichtung der neuen Industrie- und Gewerbeflächen wird daher mehr als Ergänzung der bereits vorhandenen Vorbelastung gewertet.

Vor allem die Beseitigung der bislang landschaftsbildprägenden Gehölzbestände,

die zum Teil einen abschirmenden Effekt entlang der Kreisstraße 343 besitzen, führen zu einer Beeinträchtigung dieses Schutzgutes.

7.4.6. Sach- und Kulturgüter

Anhand der vorliegenden Daten- und Kartenunterlagen sind keine planungsrelevanten Kulturgüter von gesellschaftlicher, architektonischer oder archäologischer Bedeutung im Planungsraum vorhanden.

7.4.7. Mensch

Bestand

Die Umgebung um den Planungsraum ist sehr dünn besiedelt mit weit voneinander stehenden Einzelhäusern bzw. landwirtschaftlichen Höfen. Wohnnutzung findet im Eingriffsbereich weitestgehend nicht statt (es gibt nur ein Wohngebäude mit Nebenflächen im nordwestlichen Planbereich).

Hinsichtlich der Erholung kann das Gebiet zum Wandern und Radfahren entlang der bestehenden Straßen genutzt werden – ein ausgesprochenes Ausflugsziel oder „Erholungsgebiet“ ist der Planungsraum jedoch definitiv nicht. Der Radweg Sedelsberg – Friesoythe verläuft auf der ehemaligen Eisenbahntrasse an der K 343, die auch Anschlüsse zu touristischen Radtouren der Region hat.

Bewertung des Eingriffs

Das Schutzgut Mensch wird hinsichtlich der Wohn-Funktionen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt, da keine planungsrelevanten Wohnnutzungen im Planungsbereich vorhanden sind. Die einzige vorhandene Wohnfläche ist im Vorfeld der aktuellen Planungen bereits aufgekauft worden; sie wird im Zuge der Baumaßnahmen entfernt und überplant.

Hinsichtlich der Erholungsfunktion des Raums ist eine temporäre Beeinträchtigung während der Baumaßnahmen zu erwarten. Des Weiteren ist eine Verlegung des Fahrradweges am Küstenkanal um das Plangebiet, entlang der Landes- und Bundesstraße, herum geplant, welches einerseits weitere Fahrtwege mit sich bringt, sich jedoch andererseits auch gleichzeitig an die Umfahrung des nördlichen c-Port Geländes anschließt.

7.4.8. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Direkt betroffenes Schutzgut	Direkte Umweltauswirkung	Durch Wechselwirkungen betroffenes Schutzgut
Boden	Versiegelung	Beseitigung der Pflanzen; Beeinträchtigung des Lebensraums der Tiere; Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
Klima/Luft/Lärm	Veränderung des Lokalklimas durch Versiegelung und Bebauung; Anstieg der Lärmemissionen	Mensch, Pflanzen / Tiere
Wasser	Beseitigung der Entwässerungsgräben; Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate; Erhöhung des Wasserabflusses	Verlust der Lebensräume für Pflanzen und Tiere; Beeinträchtigung der Bodenfunktionen
Pflanzen / Tiere	Verlust von Lebensräumen für Arten der Ackerbiotope; Errichtung der neuen Lebensräumen auf Retentions- und Pflanzflächen	Veränderung des Landschaftsbildes
Landschaft	Veränderung des Landschaftsbildes	Pflanzen / Tiere, Mensch
Mensch	Anstieg der Lärm- und Abgasemissionen; Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung der Wegebeziehungen	
Kulturgüter	Keine	entfällt

7.4.9. Entwicklungsprognosen des Umweltzustandes

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Das Plangebiet würde ohne die durchgeführte B-Planaufstellung voraussichtlich weiterhin als Acker- und Freifläche genutzt werden. Eine ökologische Aufwertung wäre nur durch eine Extensivierung der Flächennutzung zu erwarten, die jedoch zurzeit nicht abzusehen ist und durch die direkte Nachbarschaft zum Gewerbe- und Industriegebiet, sowie durch die Lage zwischen zwei überregionalen Straßen und dem Küstenkanal eingeschränkt wäre.

Prognose bei Durchführung der Planung

Die Realisierung der Planung ist mit erheblichen Umweltauswirkungen auf den Natur- und Landschaftshaushalt verbunden, die im Rahmen der Planung unvermeidbar sind.

Für die Tiere und Pflanzen können durch die Anlage von naturnahen Wasserretentionsflächen und Pflanzstreifen neue Lebensräume geschaffen werden, die die mit der Planung einhergehenden Umweltauswirkungen zumindest teilweise kompensieren können. Diese Maßnahmen begünstigen gleichzeitig die Einbindung der neuen Gewerbefläche in die Landschaft.

7.5. Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG

Gemäß § 34 BNatSchG müssen Projekte vor ihrer Zulassung und Durchführung überprüft werden, ob diese mit Erhaltungszielen eines NATURA 2000-Gebiets verträglich sind. Die Maßstäbe für die Verträglichkeit ergeben sich aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften.

Das nächst liegende NATURA 2000-Gebiet liegt ca. 2,5 km südwestlich des Plangebietes. Die Ohe ist ein Binnengewässer mit der EU-Kennzahl 2 912-332 und bildet mit seinem Mittel- und Unterlauf einen ausgebauten und von landwirtschaftlichen Flächen umgebenen Tieflandbach. Er ist der derzeitig einzig bekannte Lebensraum des Fisches Schlammpeitzger (Misgurnus fossilis) in der Ostfriesischen Geest.

Ein weiteres NATURA 2000-Gebiet („Markatal mit Bockholter Dose“; EU- Kennzahl 3 012-301) liegt ca. 3,5 km südlich des Plangebietes. Im weiteren nicht mehr geschützten Verlauf des Flusses fließt die Marka nur durch die B 72 vom Plangebiet getrennt in nordwestliche Richtung. Das NSG Markatal zeichnet sich durch den naturnahen Bachlauf mit Sümpfen und Bruchwäldern sowie randlichen Übergangsmooren aus. Im südlichen Bereich prägen Hochmoor mit Pfeifengras-Stadien und Birken-Moorwäldern dieses Gebiet. Im Süden sind Teile des Bachlaufs begradigt. Die Schutzwürdigkeit liegt vor allem darin begründet, dass der Flusslauf eines der wenigen naturnahen Bachtäler im westlichen Tiefland Niedersachsens bildet.

Das NATURA 2000 Gebiet „Esterweger Dose“ (EU-Kennzahl: DE2911-401) liegt ca. 4 km westlich des Planbereiches. Es zeichnet sich durch renaturierte und noch im Abbau befindliche Flächen eines großflächigen Hochmoorkomplexes mit vegetationsfreien Bereichen, Pfeifengrasstadien, Sukzessionsflächen, Moorheiden und Moor-Wäldern sowie auch angrenzendes Grünland aus. Die Schutzwürdigkeit liegt darin begründet, dass es sich um das bedeutendste mitteleuropäische Reliktvorkommen des Goldregenpfeifers mit einem bedeutenden Lebensraum weiterer typischer Vogelarten der Hochmoore, Moorheiden und des Feuchtgrünlandes handelt.[14]

7.6. Prüfung der Verträglichkeit

Das geplante Gewerbegebiet greift in keines der oben aufgeführten Schutzgebiete direkt ein; d. h. es findet keine direkte Flächeninanspruchnahme oder Beeinträchtigung und damit verbundenen Auswirkungen statt.

Anhand der Gefährdung des jeweiligen Gebiets und des Planungskonzepts wurde

[14] Vgl.: Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (o. J.): Downloads zu NATURA 2000, http://www.nlwkn.niedersachsen.de, (Zugriff: 21.03.2014).

die Planung hinsichtlich der relevanten Wirkungsfaktoren

- Entfernung zwischen Schutzgebieten und Planungsraum,
- Konzept und Ausmaß des Vorhabens sowie
- Wertigkeit derzeitiger Nutzung der Planungsfläche im Sinne des Naturschutzes

überprüft.

Als Ergebnis dieser Prüfung ist festzuhalten, dass eine Beeinträchtigung der NATURA 2000 Gebiete einschließlich ihrer Schutzzwecke nicht zu erwarten ist.

7.7. Einhaltung der Artenschutzrechtlichen Bestimmungen

7.7.1. Gesetzliche Grundlagen

Der § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes legt in Absatz 1 die so genannten Zugriffsverbote für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten fest.

Hiernach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Diese Zugriffsverbote werden allerdings für zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft modifiziert.

Für Arten, die in Anhang IV der FFH-Richtlinie enthalten sind und für europäische Vogelarten liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nur vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erfüllt werden. Um dies sicherzustellen, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nicht vor.

7.7.2. Überprüfung möglicher artenschutzrechtlicher Verstöße

Nach den vorliegenden Kenntnissen aus den Kartierungen des Planungsbüros Peter Stelzer GmbH von 2011[15,16] und den im Zuge der Bauleitplanung durchgeführten Ortsbegehungen im Frühling 2014 sind im Planungsraum nachstehende prüfungsrelevante Arten zu erwarten. Demnach ist ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen ohne besondere Schutzmaßnahmen nicht auszuschließen.

Avifauna

Im Untersuchungsgebiet des B-Planes wurden in der artenschschutzrechtlichen Prüfung [17] in Bezug auf die Avifauna die streng geschützten und gefährdeten Arten Mäusebussard, Schleiereule, Nachtigall und Baumpieper vorgefunden. Als regelmäßig auftretende Zugvogelarten ist nur die Nachtigall verzeichnet worden.

Eine Übersicht des Schutz- und Gefährdungsstatus, die Beschreibung der erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen, ggf. des Risikomanagements, die Verbotsverletzungen und die Auswirkung auf den Erhaltungszustand für die jeweilige betroffene Art sind dem Anhang I zu entnehmen, welcher vom Planungsbüro Peter Stelzer erarbeitet wurde.[18]

Fledermäuse

Nach der Untersuchung vom Planungsbüro Peter Stelzer GmbH[19] wurden folgende Fledermausarten im Plangebiet sicher nachgewiesen:

- Breiflügelfledermaus,
- Zwergfledermaus und
- eine unbestimmte Art.

Ein Vorkommen weiterer Arten vor allem in den Funktionsräumen und Jagdgebieten wurde nicht festgestellt. Zu den Jagdgebieten und Funktionsräumen (Jagdgebiete mit mittlerer Attraktivitätsdichte und Flugstraßen) gehören unter anderem der direkt angrenzende Küstenkanal (besondere Bedeutung) sowie die Gehölzstrukturen entlang der Kreisstraße (allgemeine Bedeutung). Balzquartiere befinden sich nicht innerhalb des Planungsraumes. Eine Übersicht des Schutz- und Gefährdungsstatus, die Beschreibung der erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen, ggf. des Risikomanagements, die Verbotsverletzungen und die Auswirkung auf den Erhaltungszustand für die jeweilige betroffene Art sind dem Anhang I zu entnehmen, welcher vom Planungsbüro Peter Stelzer erarbeitet wurde.[20]

---

[15] Vgl.: Planungsbüro Peter Stelzer GmbH (2011): Eisenbahntechnische Erschließung c-Port Friesoythe, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zum LBP, Entwurf.

[16] Vgl.: Planungsbüro Peter Stelzer GmbH (2011): Eisenbahntechnische Erschließung c-Port Friesoythe, Faunistische Bestandserfassungen 2011.

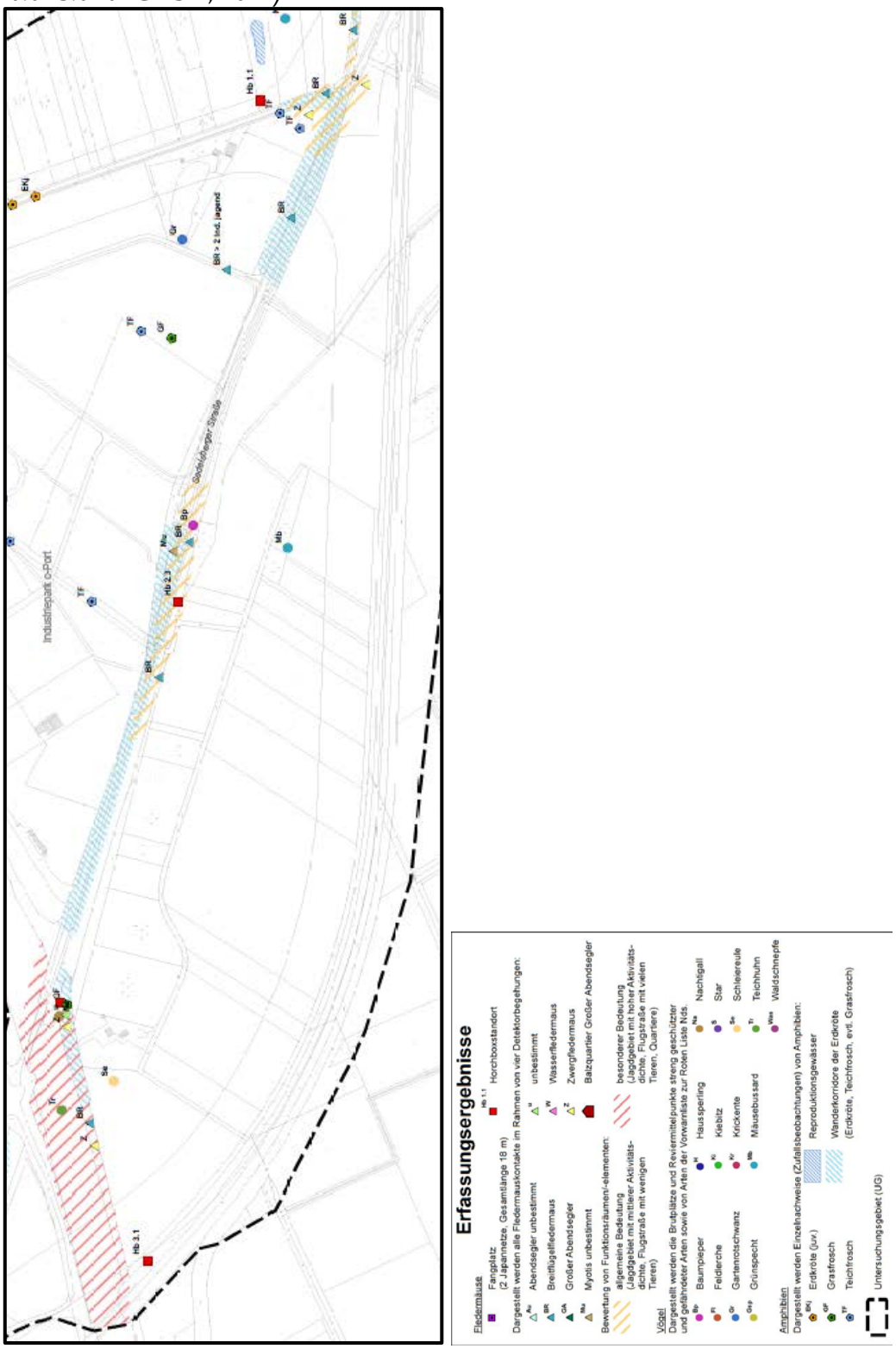
[17] Vgl.: Planungsbüro Peter Stelzer GmbH (2011): Eisenbahntechnische Erschließung c-Port Friesoythe, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zum LBP, Entwurf, S. 14 f.

[18] Vgl.: Ebenda, S 17 ff.

[19] Vgl.: Ebenda, S. 15.

[20] Vgl.: Ebenda, S 17 ff.

Abb.: Ausschnitt aus dem Plan Erfassungsergebnisse, Plan-Nr. 2b (Quelle: Planungsbüro Peter Stelzer GmbH, 2011)



Amphibien

Im Plangebiet konnte nur der Grasfrosch nachgewiesen werden, welcher nicht den streng geschützten oder gefährdeten Arten zuzuordnen ist. Die Kartierung erfolgte nur visuell um einen Überblick der vorkommenden Arten zu bekommen und die Artenliste ist demnach keinesfalls als vollständig zu betrachten.[21]

Tag- und Nachfalter

Insgesamt wurden im gesamten Untersuchungsgebiet des Planungsbüros Peter Stelzer GmbH dreizehn Tagfalterarten und fünf Nachtfalter im UG nachgewiesen. „Von den festgestellten Arten zählen ausschließlich der Kleine Feuerfalter und das Kleine Wiesenvögelchen zu den besonders geschützten. Nach der Roten Liste der gefährdeten Großschmetterlinge Niedersachsens (LOBENSTEIN 2004) wird allein der Schwarzkolbige Dickkopffalter auf der Vorwarnliste geführt. Als Imagines wurde als einzige gefährdete Nachtfalterart der Blutbär festgestellt. Die Art gilt in Niedersachsen nach LOBENSTEIN (2004) als stark gefährdet.“ [22] Welche Arten in dem Plangebiet des B-Planes Nr. 4 vorkommen ist aus der Studie nicht erkennbar.

Libellen

Ein Ausschluss von Libellen an den drei bekannten Gewässern im Plangebiet kann nicht vorgenommen werden. Alle Libellen sind nach Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt. Im Untersuchungsgebiet des Planungsbüros Peter Stelzer GmbH konnten sieben Arten nachgewiesen werden, die weder den gefährdeten noch den streng geschützten Arten angehören.[23]

7.8. Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich

Die folgenden, vom Planungsbüro Peter Stelzer GmbH vorgeschlagenen Vorkehrungen zur Vermeidung der Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten werden für das Plangebiet des B-Planes Nr. 4 als sinnvoll erachtet und können übernommen werden:

- „Die Herrichtung des Baufeldes (wie das Abschieben des Oberbodens) erfolgt außerhalb der Brutzeit der auftretenden bodenbrütenden Vogelarten (Zeitraum: 01. März bis 15. Juli) zur Vermeidung der Zerstörung von Gelegen.
- Notwendige Fäll- und Rodungsarbeiten (einschließlich der Baufeldräumung; es dürfen keine Holzstubben, Sträucher, Schnittgut u.a. auf der Fläche gelagert werden) erfolgen nicht in der Zeit vom 01. März bis 30. September (siehe § 39 Abs. 5 BNatSchG) Minimierung der Beeinträchtigungen von Populationen gehölzbrütender Vogelarten bzw. der Fledermäuse in ihrer Hauptaktivitätsphase.
- Notwendige [...B]auarbeiten an de[m] Kan[a]l (Küstenkanal [...]) erfolgen nicht in der Zeit vom 1. März bis 15. Juli Minimierung der Beeinträchtigungen von Populationen u.a. des Teichhuhns.

[21] Vgl.: Ebenda, S. 15.
[22] Ebenda, S. 15 f.
[23] Vgl.: Ebenda, S. 16.

- Ökologische Baubegleitung: Die Vermeidungsmaßnahmen; u.a. die Fällarbeiten sowie Rückbauarbeiten [...]sind fachlich zu begleiten um entsprechend bei evtl. auftretenden Problemen schnell handeln zu können (z.B. bei Auftreten von besetzten Quartieren durch Fledermäuse).
- Der Gehölzeinschlag ist auf ein Minimum zu reduzieren. Insbesondere größere und potenzielle Höhlenbäume sind zu erhalten. Leitstrukturen für Fledermäuse sind so gering wie möglich zu zerschneiden [...], zu unterbrechen (Gehölzeinschlag in Heckenstruktur) bzw. zu beseitigen.“[24]

Zusätzlich ist darauf zu achten, dass bei den Baumaßnahmen, besonders während der Brutzeit der Vögel, vor Beginn sicherzustellen ist, dass durch diese keine Vögel getötet oder verletzt werden, sowie keine Nester zerstört oder Eier entnommen werden. Dies gilt insbesondere bei den Maßnahmen in Bereichen von Gehölzen und Gewässern.

Des Weiteren ist die Graben- und Teichverfüllung außerhalb der Wander- und Laichzeit der Amphibien, d. h. im August-September, durchzuführen.

In Bezug auf die vorgezogenen, vom Planungsbüro Peter Stelzer GmbH erarbeiteten Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind die folgenden Maßnahmen sinnvollerweise für das Plangebiet des B-Planes Nr. 4 zu übernehmen, bzw. umzusetzen:

- „Für den Verlust eines Teilabschnittes einer für Fledermäuse bedeutsamen Flugstraße ist die Schaffung einer Leitstruktur im gleichen Umfang vorzuhalten[. ...]
- Im Zuge der Schaffung einer neuen Leitstruktur ist ein Monitoring (3 Jahre) vorzunehmen, um die Wirkung der Maßnahme zu überprüfen. Sollte diese ausbleiben, ist mit Nachbesserungen (z.B. Erweiterung der Anpflanzung) die Funktion herzustellen.“[25]

Zudem sind die Übersichten im Anhang I zum Schutz- und Gefährdungsstatus, die Beschreibung der erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen, ggf. des Risikomanagements, die Verbotsverletzungen und die Auswirkung auf den Erhaltungszustand für die jeweilige betroffene Art einzuhalten.

7.8.1. Anpflanzung der Gehölze

Für das Anpflanzen von Gehölzen kommt der Bereich zwischen Bahntrasse und Radweg sowie unmittelbar nördlich der Bahntrasse im Westen des Plangebietes in Frage. Dort sollen einheimische Laubgehölze gesetzt werden, deren Arten- und Wuchsspektrum Rücksicht auf die Anforderungen der Bahn nehmen muss, damit es in dieser Hinsicht nicht zu Komplikationen kommt. Weitere nennenswerte zusammenhängende Gehölzanpflanzungen sind im Plangebiet nicht vorgesehen.

[24] Ebenda, S. 16 f.
[25] Ebenda, S. 83 f.

7.8.2. Eingriffsbilanzierung

Zur Ermittlung des Kompensationsumfangs werden eine Bewertung und Bilanzierung des ökologischen Wertes in Anlehnung an das sog. „Städtetagmodell“ (Arbeitshilfe zur Ermittlung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Bauleitplanung, Niedersächsischer Städtetag, Hannover 2008) vorgenommen, das davon ausgeht, dass jeder Biotoptyp einen spezifischen Wert für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und für das Landschaftsbild aufweist, der in einem entsprechenden Wertfaktor seinen Niederschlag findet. Die Schutzgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild sind wertbestimmend bereits darin enthalten.

Bestand			
Biotoptyp	**Fläche ha**	**Wertfaktor**	**Flächenwert**
Acker	40,43	1,0	40,43
Nährstoffreicher Graben	1,81	2,0	3,61
Nährstoffreicher Graben (Sonstiges naturnahes Sukzesionsgebüsch)	0,05	2,0	0,10
Sonstiger vegetationsarmer Graben	0,12	2,0	0,23
Artenarmes Extensivgrünland auf Moorböden	2,74	2,0	5,48
Extensivrasen-Einsaat	0,15	1,0	0,15
Artenreicher Scherrasen	0,85	1,0	0,85
Trittrasen/ Vegatationslose Flächen	0,05	1,0	0,05
Baumhecke (Nährstoffreicher Graben)	0,04	2,5	0,10
Strauch-Baumhecke	0,53	3,0	1,60
Strauch-Baumhecke (Sonstiger vegetationsarmer Graben)	0,05	2,5	0,13
Strauch-Baumhecke (Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte)	0,15	3,0	0,46
Feldhecke mit standortfremden Gehölzen	0,15	2,0	0,31
Naturnahes Feldgehölz	0,12	4,0	0,48
Standortgerechte Gehölzpflanzung	0,07	3,0	0,21
Standortgerechte Gehölzpflanzung/ Artenreicher Scherrasen	0,39	2,0	0,78
Siedlungsgehölz aus überwiegend nicht heimischen Baumarten	0,03	2,0	0,05
Einzel- und Reihenhausbebauung/ Neuzeitlicher Ziergarten	0,22	1,0	0,22
Straße	0,61	0,0	0,00
Sonstiges naturnahes nährstoffreiches Stillgewässer	0,12	5,0	0,60
Naturfernes Stillgewässer	0,02	2,0	0,04
Vegatationslose Flächen/ Artenreicher Scherrasen	0,50	1,0	0,50
Halbruderale Gras- und Staudenflur feuchter Standorte	0,05	3,0	0,15
Halbruderale Gras- und Staudenflur feuchter Standorte/ Sonstiges naturnahes Sukzesionsgebüsch	0,18	2,5	0,45
Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte	0,03	3,0	0,10
Laubwald-Jungbestand	0,78	2,0	1,56
Birken- und Zitterpappel-Pionierwald	0,76	4,0	3,05
Ahorn- und Eschen-Pionierwald	0,64	4,0	2,54
Laubforst aus einheimischen Arten	0,21	4,0	0,84
Sonstiger Nadelforst	3,82	2,0	7,64
Großer Kanal	2,97	3,0	8,90
Sonstiger Nadelforst/ Birken- und Zitterpappel-Pionierwald	1,81	3,0	5,44
Gesamtfläche	60,44		87,04

Planung			
Biotoptyp	**Fläche ha**	**Wertfaktor**	**Flächenwert**
Industrie- und Gewerbeflächen (zu 80 % versiegelbar)	32,77	0,0	0,00
Industrie- und Gewerbeflächen (zu 20 % nicht versiegelbar => Hausgarten)	8,19	1,0	8,19
Fläche für die Regenrückhaltung	9,60	2,0	19,20
Gewässer	2,22	2,0	4,44
Straßenverkehrsfläche	1,60	0,0	0,00
Bahnanlagen	2,26	0,0	0,00
Küstenkanal	3,20	3,0	9,60
Gehölz der Siedlungsbereiche	0,60	3,0	1,80
Gesamtfläche	60,44		43,23
Kompensationswert			**-43,81**

Es besteht demnach ein Kompensationsdefizit von 43,81 Werteinheiten, bezogen auf Hektar, dass durch externe Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen wird.

Da Wald und Forstflächen mit in Anspruch genommen werden, ist für diese zusätzlich noch Waldausgleich auf 8,02 ha im Verhältnis 1:1 zu leisten.

7.9. Externe Kompensationsmaßnahmen

Es ist nach ersten Abstimmungen angedacht für das oben genannte Kompensationsdefizit sowie für den Waldausgleich Flächen des Land Niedersachsen, der staatlichen Moorverwaltung, in Anspruch zu nehmen. Daneben laufen noch Überlegungen Kompensationsmaßnahmen in Kooperation mit dem Wasserverband und der Flurneuordnung Neuscharrel vorzunehmen.

Konkretere Abstimmungen und Festlegungen werden in der zur frühzeitigen Beteiligung vorgesehen Vorentwurfsfassung des B-Planes getroffen.

7.9.1. Bestand

...

7.9.2. Maßnahme und Nutzungsauflagen

...

7.9.3. Bilanzierung der Kompensationsfläche

...

7.10. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

7.10.1. Standort

Anderweitige Standortalternativen für die vorliegende Planung wurden im Rahmen dieser Bauleitplanung nicht geprüft. Die alternativen Standortanalysen für Gewerbeflächen für die Entwicklung des c-Port Geländes wurden im Rahmen des gültigen FNPs untersucht und abgewogen. Demnach ist nach aktuellem Stand eine gewerb-

lich-industrielle Entwicklung nur Richtung Süden am Küstenkanal sinnvoll und planungsrechtlich möglich. Eine Ausweisung von anderweitigen Flächen würde nicht im Zusammenhang mit dem jetzigen c-Port Gelände stehen.

7.11. Maßnahmen zum Monitoring

Die Durchführung von Pflanzmaßnahmen innerhalb der Planungsfläche als Ausgleich zur geplanten Versiegelung und Beeinträchtigung der Landschaft unterliegt der Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde.

Die notwendigen externen Kompensationsmaßnahmen, die im Rahmen der B-Planung entwickelt und festgelegt wurden, können auf ihren Erfolg ebenfalls über jährliche Begehung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde überprüft werden.

7.12. Zusätzliche Angaben zum Umweltbericht

Im Rahmen der Planung wurden keine gesonderten Vogel-, Fledermaus oder Amphibienkartierungen durchgeführt, da diese im Jahre 2011 von Planungsbüro Peter Stelzer GmbH vorgenommen worden sind und nach Überprüfung der Ergebnisse vor Ort als immer noch aktuell eingeschätzt werden. Im Rahmen der Erstellung dieses Umweltberichtes wird somit auf diese Kartierungen zurückgegriffen.

Auch hinsichtlich der Zusammenstellung anderer Angaben zum Umweltbericht sind keine nennenswerten Schwierigkeiten aufgetreten.

7.13. Allgemein verständliche Zusammenfassung

(Nach Festlegung der externen Kompensation wird an dieser Stelle eine allgemein verständliche Zusammenfassung eingefügt.)

8. Flächenbilanz

Plangebiet gesamt	**60,44 ha**
Industriegebiet, eingeschränkt (versiegelt)	32,77 ha
Industriegebiet, eingeschränkt (unversiegelt)	8,19 ha
Verkehrsflächen	1,60 ha
Regenrückhaltung	9,60 ha
Gehölz und Grünfläche	0,60 ha
Wasserfläche	5,42 ha
Grünfläche für Bahntrasse	2,26 ha

9. Ver- und Entsorgung

9.1. Oberflächenentwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser ist den festgesetzten Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (RRB) zu zuführen.

9.2. Schmutzwasserkanalisation

Geplant ist, dass das Schmutzwasser an das vorhandene Schmutzwasserkanalnetz des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes anzuschließen. Genauere Regelungen und Vereinbarungen erfolgen mit dem Verband in Abhängigkeit der im Einzelnen zu erwartenden Abwassermengen.

9.3. Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt zentral über den Landkreis Cloppenburg.

9.4. Trinkwasserversorgung

Das Plangebiet wird durch Anschluss an das Versorgungsnetz des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes sichergestellt.

9.5. Strom- und Gasversorgung

Das Plangebiet wird an das bestehende Strom- und Gasversorgungsnetz angeschlossen.

9.6. Telekommunikation

Das Gebiet wird an das zentrale Telekommunikationsnetz der Deutschen Telekom AG an-geschlossen.

9.7. Brandschutz

...

10. Hinweise

10.1. Baunutzungsverordnung

Es gilt die Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990, zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.06.2013.

10.2. Bodenfunde

Im Geltungsbereich des B-Plans sind keine Bodendenkmale bekannt.

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Nieder-

sächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) meldepflichtig und müssen dem Landkreis Cloppenburg als Unterer Denkmalschutzbehörde unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

10.3. Altlasten

Im Geltungsbereich sind weder gefahrenverdächtige noch kontaminierte Betriebsflächen bekannt noch Altablagerungen gemäß Altlastenprogramm des Landes Niedersachsen erfasst. Hinweise auf Altablagerungen liegen nicht vor.[26]

Sollten bei Bau- oder Erschließungsmaßnahmen Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen gefunden werden, ist unverzüglich der Landkreis Cloppenburg, untere Bodenschutzbehörde zu informieren.

10.4. Kampfmittel

Sollten bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder das Kampfmittelbeseitigungsdezernat der zentralen Polizeidirektion zu benachrichtigen.

10.5. Räumuferstreifen entlang Verbandsgewässer

Im Plangebiet verlaufen Verbandsgewässer. Es wird darauf hingewiesen, dass Grundstückseigentümer innerhalb der im Plan festgesetzten fünf Meter breiten Räumuferstreifen entsprechend der Satzung des Entwässerungsverbandes, der Wasseracht Friesoythe unter anderem verpflichtet ist, die Baggerung (Befahrung, Säuberung, Ausgrabung) und die Ablagerung des Aushubes zu dulden.

10.6. Maßnahmen an Gewässern

Für Umbaumaßnahmen an Gewässern sind wasserrechtliche Genehmigungen nach § 68 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) i. v. m. § 108 Nds. Wassergesetzes (NWG) erforderlich. Das gleiche gilt für Verrohrungen (Überfahrten/Überwegungen). Hierfür sind Genehmigungen nach § 36 des WHG i. V. m. § 57 NWG einzuholen.

10.7. Leitungen

Die tatsächliche Lage von Ver- und Entsorgungsleitungen kann von der im Plan gekennzeichneten Lage erheblich abweichen. Daher ist vor Beginn von Bodenbewegungen, Bauarbeiten und/oder Bohrungen in der Nähe der Leitung vom Leitungsträger die genaue Lage des Leitungsverlaufs in der Örtlichkeit feststellen zu lassen.

[26] Vgl.: NIBIS-Kartenserver (2014): Altlasten, Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover.

10.7.1. EWE

Vorsorglich wird auf eventuell vorhandene Versorgungsleitungen der EWE NETZ GmbH hingewiesen. Bei allen Leitungen muss eine ständige Erreichbarkeit für die EWE gegeben sein, um Unterhaltungs-, Wartungs- oder Reparaturarbeiten durchführen zu können. Bestehende Rechte müssen erhalten bleiben. Eventuell sind Sicherungsmaßnahmen oder Umlegungen von Versorgungsleitungen erforderlich. Es muss sichergestellt sein, dass die Leitungstrassen der EWE untergebracht werden können. Zur besseren Abstimmung wird gebeten, dass der Bauherr oder dessen Planer rechtzeitig vor Baubeginn einen Ortstermin mit dem Montagemeister vereinbart. Jeder muss damit rechnen, dass auf öffentlichen und privaten Grundstücken Ver- und Entsorgungsanlagen vorhanden sind. Daher besteht im Interesse von Sicherheit und Schutz die "Erkundigungs- und Sicherungspflicht". Bauplanende und bauausführende Firmen müssen angewiesen werden, sich aktuelle Planauskunft bei der EWE NETZ GmbH einzuholen.

10.7.2. OOWV

Im Änderungsbereich befinden sich eventuell Versorgungsanlagen des OOWV. Diese dürfen weder durch Hochbauten noch durch eine geschlossene Fahrbahndecke, außer in Kreuzungsbereichen, überbaut werden. Abwasseranlagen des OOWV sind nicht vorhanden. Bei der Planung ist auf die Versorgungsanlagen des OOWV Rücksicht zu nehmen. Die vorhandenen Leitungen müssen eine frostfreie Überdeckung von mindestens 1,0 m behalten. Der seitliche Sicherheitsabstand zur Leitungsachse muss mindestens 2,0 m zu beiden Seiten der Leitungen betragen. Die Vorschriften des DVGW-Arbeitsblattes W 400-1 und der DIN 1998 sind zu beachten. Evtl. Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten können nur zu Lasten des Veranlassers oder nach den Kostenregelungen bestehender Verträge durchgeführt werden. Die genaue Lage kann vom Dienststellenleiter in der Örtlichkeit angegeben werden.

11. Nachrichtliche Übernahmen

11.1. Klassifizierte Straßen

Die Straßenverkehrsflächen der Anbindung der K 343 an die B 72 wird, soweit sie aufgrund der gültigen Flurstücksgrenzen, die den Geltungsbereich definieren, innerhalb dessen liegen, nachrichtlich übernommen.

11.1.1. Bauverbotszone

Innerhalb der Bauverbotszone (20 m ab Fahrbahnrand der B 72 und der K 343) ist die Errichtung von jeglichen baulichen Anlagen verboten.

11.1.2. Baubeschränkungszone

Innerhalb der Baubeschränkungszone (20 m bis 40 m ab Fahrbahnrand der B 72 und der K 343) dürfen Nebenanlagen und Werbeanlagen nur mit Zustimmung der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Lingen errichtet werden.

11.2. Küstenkanal

Die Fläche des Küstenkanalgrundstückes wurde als Wasserfläche (K) nachrichtlich übernommen.

12. Verfahrensvermerke

Der Verbandsausschuss des ZV IIK c-Port hat in seiner Sitzung am 17.12.2013 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 4 „Interkommunaler Industriepark Küstenkanal“ beschlossen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wurde in der Zeit vom ..... bis ..... durchgeführt.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte bis zum .....

Der Verbandsausschuss des ZV IIK c-Port hat am ..... die öffentliche Auslegung des B-Plans beschlossen.

Der Entwurf des B-Plans hat mit dem Entwurf der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom ..... bis ..... öffentlich ausgelegen.

Nach Prüfung der Stellungnahmen hat die Verbandsversammlung des ZV IIK c-Port in ihrer Sitzung am ..... den Bebauungsplan Nr. 4 „Interkommunaler Industriepark Küstenkanal“ beschlossen.

13. Zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB

(Nach Fassung des Satzungsbeschlusses wird an dieser Stelle die zusammenfassende Erklärung eingefügt.)

Unterzeichnet:

Saterland, den _____

_____

Gez. Frye (Verbandsgeschäftsführer)

Bearbeitet im Auftrag des Zweckverbandes Interkommunaler Industriepark Küstenkanal

Thalen Consult

Thalen *Consult* GmbH

Neuenburg, den 04.08.2014

i. A. Dipl.-Ing. Rolf Bottenbruch
Dipl.-Ing. Hennig Göden
B.Sc. Meike Erhorn

S:\Zweckverband_c_Port\7562_P_IndustrieparkKuestenk_BP_4\05_B-Plan\02_Vorentwurf\Begruendung\2014_08_04_07562_BP 4_Begründung VE.docx