



**Thalen
Consult**

Thalen Consult GmbH

Urwaldstraße 39 | 26340 Neuenburg

T 04452 916-0 | F 04452 916-101

E-Mail info@thalen.de | www.thalen.de

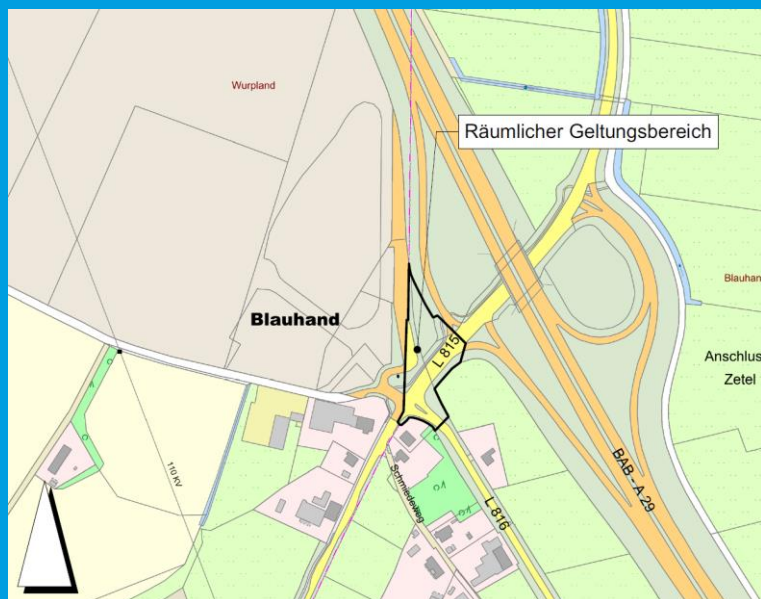
INGENIEURE - ARCHITEKTEN - STADTPLANER

BEBAUUNGSPLAN NR. 66 „KREISVERKEHR BLAUHAND“ 1. ÄNDERUNG

Begründung

Vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB

Gemeinde Bockhorn



PROJ.NR. 11976 | 03.05.2023

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Planungsanlass	5
2.	Planungsgrundlagen	5
2.1.	Aufstellungsbeschluss	5
2.2.	Rechtsgrundlagen	5
2.3.	Räumlicher Geltungsbereich	6
2.4.	Verfahren	6
3.	Bestandssituation	8
4.	Planungsvorgaben	8
4.1.	Landesplanung und Raumordnung	8
4.2.	Flächennutzungsplanung	10
4.3.	Landschaftsplanung	10
4.4.	Verbindliche Bauleitplanung	11
4.5.	Anhängige Fachplanungen	12
5.	Planungsziele	12
6.	Städtebauliches Konzept	13
6.1.	Verkehrliche Anbindung	13
6.2.	Immissionsschutz	15
7.	Inhalt des Bebauungsplans	17
7.1.	Öffentliche Straßenverkehrsflächen	17
7.2.	Ein- und Ausfahrtbereich	17
7.3.	Grünflächen i. V. m. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Bepflanzungen und Erhaltung von Gehölzbeständen	17
7.3.1.	Private Grünfläche	17
7.3.2.	Öffentliche Grünfläche (mit Anpflanzung von Gehölzen)	19
7.3.3.	Verkehrssicherheit und Oberflächenentwässerung	20
8.	Nachrichtliche Übernahmen	20
8.1.	Bauverbots- und Baubeschränkungszone	20
8.2.	Bauhöhenbeschränkung Flugplatz Wilhelmshaven „JadeWeserAirport“	20
8.3.	Historische Deichlinie	20

9.	Oberflächenentwässerung	21
10.	Erschließung	21
10.1.	Verkehrliche Einbindung und Erschließung	21
10.2.	Ver- und Entsorgung.....	22
10.2.1.	Leitungen.....	22
10.2.2.	Abfallwirtschaft	22
10.3.	Löschwasserversorgung	22
11.	Hinweise	23
12.	Flächenbilanz	23
13.	UVP-Vorprüfungen für den Ausbau von Landesstraßen.....	24
14.	Belange von Naturschutz und Landschaftspflege.....	33
14.1.	Luft / Klima / Lärm	33
14.2.	Boden	34
14.3.	Grundwasser	35
14.4.	Oberflächengewässer	37
14.5.	Pflanzen- und Tierwelt	37
14.6.	Landschaftsbild	38
14.7.	Interne Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen	38
15.	FFH-Vorprüfung.....	39
16.	Artenschutzrechtliche Vorprüfung.....	40
17.	Eingriffsbilanzierung.....	42
18.	Verfahrensvermerke.....	43

1. Planungsanlass

Die Gemeinde Bockhorn und die Nachbargemeinde Zetel sind vor einigen Jahren bezüglich des Autohofes an der Autobahnanschlussstelle Nr. 7 „Zetel“ der A 29 gemeinsam planerisch tätig gewesen. Im Zusammenhang mit dem Autohof war seinerzeit beabsichtigt, einen Kreisverkehrsplatz im Bereich der Kreuzung L 815 „Blauhandener Straße“/L 816 „Wilhelmshavener Straße“ und der Gemeindestraße „Ellens“ zu errichten. Anstelle eines Planfeststellungsverfahrens wurde die notwendige Verkehrsfläche mit Bebauungsplänen gesichert. Der konzipierte Kreisverkehrsplatz liegt jeweils ca. hälftig in den Gemeinden Bockhorn und Zetel. Daher wurden 2 Bebauungspläne aufgestellt, die sich jeweils ergänzen. Der entsprechende Bebauungsplan auf dem Gebiet der Gemeinde Bockhorn ist der Bebauungsplan Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“. Auf dem Gebiet der Gemeinde Zetel ist es der Bebauungsplan Nr. 94.2 „Autohof“.

Im Rahmen der Fachplanung für Verkehr und Straßenbau hat sich herausgestellt, dass ein Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage (Ampeln) und einer entsprechenden Zahl von Abbiegestreifen eine bessere verkehrstechnische Lösung ist als der ursprünglich vorgesehene Kreisverkehrsplatz. Dies gab den Anlass zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 94.2 „Autohof“. Im Zuge dessen wird der Bereich der Zufahrt zum Autohof neu geordnet.

Um die rechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der geänderten Fachplanung zum Autohof zu schaffen, muss der Bebauungsplan Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“ entsprechend angepasst werden.

2. Planungsgrundlagen

2.1. Aufstellungsbeschluss

Auf Grundlage des § 1 Abs. 3 des Baugesetzbuchs (BauGB) in Verbindung mit § 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) hat der Verwaltungsausschuss (VA) der Gemeinde Bockhorn in seiner Sitzung am 10.01.2023 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“, 1. Änderung beschlossen. Am 07.02.2023 beschloss der VA, diesen Beschluss um einen östlich des Geltungsbereichs liegenden Erweiterungsbereich zu ergänzen.

2.2. Rechtsgrundlagen

Bei der Aufstellung der vorliegenden Bauleitplanung wurden die folgenden Rechtsgrundlagen berücksichtigt:

- a) Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG),
- b) Baugesetzbuch (BauGB),
- c) Baunutzungsverordnung (BauNVO) – Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke,
- d) Planzeichenverordnung (PlanzV) – Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes,

- e) Niedersächsische Bauordnung (NBauO),
 - f) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) - Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege,
 - g) Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG),
 - h) Wasserhaushaltsgesetz (WHG),
 - i) Niedersächsisches Wassergesetz (NWG),
 - j) Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)
 - k) Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)
 - l) Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)
 - m) Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
 - n) Niedersächsisches Landes-Raumordnungsprogramm (LROP),
 - o) Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Friesland,
- jeweils in der zurzeit gültigen Fassung.

2.3. Räumlicher Geltungsbereich

Das Plangebiet liegt an der nordwestlichen Grenze des Gemeindegebiets am Knotenpunkt der L 815 „Blauhandener Straße“ und L 816 „Wilhelmshavener Straße“, unmittelbar südwestlich der Autobahnanschlussstelle Nr. 7 „Zetel“ der Bundesautobahn (BAB) A 29. Es ist rund 0,61 ha groß und liegt in der Flur 5 der Gemarkung Bockhorn.

Lage und genaue Abgrenzung des Plangebiets sind der Planzeichnung zu entnehmen.

2.4. Verfahren

Die vorliegende Änderung des Bebauungsplans Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“ beschränkt auf die Neuordnung der Verkehrsflächen als Grundlage für den verkehrsgerechten Ausbau. Die Ergänzung des Geltungsbereichs umfasst lediglich eine im Zuge der geänderten Fachplanung vorgesehene Rechtsabbiegespur und die damit verbundene Umlegung des Geh- und Radwegs. Die entsprechenden Teile der Straßen- bzw. Autobahnflurstücke werden hiervon klarstellend erfasst. Am Konzept der Planung für die zulässigen Nutzungen innerhalb des Geltungsbereichs werden damit keine Änderungen vorgenommen. Insofern werden die Grundzüge der Planung des rechtswirksamen Bebauungsplans durch die vorgesehene Änderung nicht berührt. Daher wird die Aufstellung der Änderung im vereinfachten Verfahren gemäß § 13 BauGB durchgeführt.

Die Anwendung dieses Verfahrens ist an die folgenden Bedingungen gebunden:

- Der Bebauungsplan darf (erstmalig) keine Zulässigkeit von Vorhaben begründen, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegen.

- Es dürfen keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten bestehen.
- Es dürfen keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des BImSchG zu beachten sind.

Diese Voraussetzungen werden im vorliegenden Fall erfüllt:

- Der Ausbau des Kreuzungsbereichs der L 815 „Blauhander Straße“/L 816 „Wilhelmshavener Straße“ bedarf gemäß Anlage 1 Nr. 5 NUVPG einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist (s. Kap. 13).
- Die mögliche Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten wurde geprüft. Es bestehen keine Anhaltspunkte für Beeinträchtigungen (s. Kap. 15).
- Die Anlage von Verkehrsflächen ist nicht mit Pflichten im Sinne von § 5 Abs. 1 BImSchG (Schutz- bzw. Abwehrpflicht, Vorsorgepflicht usw.) im Hinblick auf schwere Unfälle verbunden, da entsprechende Risiken aufgrund der anlagentypischen Eigenschaften nicht bestehen. Die Zuordnung der für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen untereinander im Sinne von § 50 Satz 1 BImSchG, mit dem negative Auswirkungen auf überwiegend dem Wohnen dienende sowie sonstige schutzbedürftige Gebiete vermieden werden sollen, wurde bereits im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung (vgl. Kap. 4.2) und der Aufstellung des rechtswirksamen Bebauungsplans Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“ Rechnung getragen. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass sich keine Anlagen in unmittelbarer Nähe befinden, für die eine Gefahr schwerer Betriebsunfälle mit gefährlichen Stoffen besteht (sog. Störfallanlagen im Sinne der Störfallverordnung). Insofern sind für die vorliegende Planung keine der o. g. Pflichten im Sinne von § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten.

Ein im vereinfachten Verfahren aufgestellter Bebauungsplan unterliegt nicht der Umweltprüfung. Die Verpflichtung zur Ausarbeitung eines Umweltberichts entfällt. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist anzuwenden.

Es besteht im vereinfachten Verfahren ebenfalls keine Verpflichtung zur Durchführung einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TöB) gemäß § 4 Abs. 1 BauGB. Die Gemeinde Bockhorn hat entschieden, diese Verfahrenserleichterung in Anspruch zu nehmen. Die förmlichen Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der TöB gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB werden mit dem Entwurf der Bauleitplanung durchgeführt.

Von einer zusammenfassenden Erklärung gemäß § 10a BauGB wird abgesehen.

Die L 815 „Blauhander Straße“ ist Teil des klassifizierten Straßennetzes. Straßenbaulastträger ist das Bundesland Niedersachsen. Das Baurecht für den geplanten Ausbau wird üblicherweise über ein landesstraßenrechtliches Planfeststellungsverfahren geschaffen. Es besteht in bestimmten Konstellationen alternativ die Möglichkeit, die Planung in Form der Aufstellung eines Bebauungsplans durchzuführen

(planfeststellungsersetzender Bebauungsplan). Von dieser Möglichkeit hat die Gemeinde Bockhorn im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 66 (im Zusammenwirken mit der Gemeinde Zetel und der Aufstellung ihres Bebauungsplans Nr. 94.2) Gebrauch gemacht. Dies gilt für die vorliegende Änderung der Bauleitplanung fort.

3. Bestandssituation

Der Knotenpunkt der L 815 „Blauhand Straße“/L 816 „Wilhelmshavener Straße“ (und der Gemeindestraße „Ellens“ auf Zeteler Gebiet) ist gegenwärtig als Vorfahrtskreuzung ausgebaut, wobei die L 815 die Vorfahrtsstraße ist. Nördlich des Knotenpunktes ist der verbliebene Abschnitt der alten Straße in Richtung Sande (ehem. Bundesstraße B 69) als Pendlerparkplatz erhalten geblieben. Zwischen diesem und der östlich benachbarten Autobahnabfahrt befindet sich ein Gehölzbestand. Hochbauliche Anlagen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Unmittelbar südlich und westlich des Knotenpunktes befindet sich eine Häusergruppe. Auf der nordwestlich benachbarten Fläche haben die Bauarbeiten für die Errichtung des Autohofs kürzlich begonnen. Die Trasse der A 29 liegt rund 165 m nordöstlich. Sie durchquert das Gemeindegebiet Bockhorns im Nordosten und stellt die Anbindungen in Richtung Wilhelmshaven und Oldenburg her. Im weiteren Umkreis des Plangebiets dominiert die landwirtschaftliche Nutzung zu beiden Seiten der Autobahn mit eingestreuten Gebäuden. Der nächstgelegene Siedlungsschwerpunkt ist der Zeteler Ortsteil Ellens, etwa 1 km nordwestlich entfernt.

Die Bebauung in der Umgebung des Plangebiets ist in orts- und regionaltypischer Weise mit geneigten Dächern und überwiegend verklinkerten Außenwänden gestaltet. Die landwirtschaftlichen Hofstellen verfügen über entsprechende Wirtschaftsgebäude und weitere Anlagen. Auf der Fläche des Autohofs werden große, zweckorientiert gestaltete Gebäude (insbesondere für Logistik) und ausgedehnte Verkehrsflächen errichtet werden.

4. Planungsvorgaben

4.1. Landesplanung und Raumordnung

Das Landes-**Raumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen (LROP)** aus dem Jahr 2017 enthält für das Plangebiet keine Darstellungen.

Westlich des Plangebiets sind 2 Vorranggebiete für Leitungstrassen dargestellt (schwarze Linien), östlich die Trassen der Autobahn und der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven als Vorranggebiete für eine Autobahn bzw. Haupteisenbahnstrecke (rote Doppellinie bzw. violette Linie). Nördlich ist das Friedeburger Tief als Vorranggebiet für den linienförmigen Biotopverbund und Natura 2000-Gebiete dargestellt (hellgrüne Linie mit dunkelgrüner Überlagerung). Weitere Vorranggebiete für den Biotopverbund und Natura 2000-Gebiete sind das Naturschutzgebiet „Sandentnahmestelle Neustadtgödens“ nördlich des Plangebiets und die Grünlandflächen östlich der Autobahn bis zum Jadebusen.

Im Zuge der kürzlich erfolgten Fortschreibung des LROP ist das Vorranggebiet Leitungstrasse zwischen Wilhelmshaven und Cloppenburg entfallen. Hierbei handelt es sich um diejenige der o. g. Trassen, die näher am Ortsteil Blauhand verläuft.

Das **Regionale Raumordnungsprogramm (RROP)** des Landkreises Friesland wurde mit Bekanntmachung der Genehmigung am 29.01.2021 wirksam.

Die Trasse der Autobahn (rote Doppellinie) und die Anschlussstelle (roter Kreisring) sind als entsprechende Vorranggebiete dargestellt, die L 815 „Blauhandstraße“ und L 816 „Wilhelmshavener Straße“ als Vorranggebiete für Hauptverkehrsstraßen (breite rote Linien).

Für die vorhandene Fläche des Autohofs bestehen keine Vorgaben. Die (süd)westlich hieran angrenzenden Flächen werden als Vorbehaltsgebiet für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung dargestellt (senkrechte hellgrüne Schraffur). Durch die bestehende Fläche für den Autohof verläuft die oberirdische 110 kV-Leitung, die als Vorranggebiet ELT-Leitungstrasse dargestellt ist (schmale rote Linie). Die Vorranggebiete für Leitungstrassen sind aus dem LROP übernommen und als Vorranggebiet Rohrfernleitung näher bestimmt (schwarze Linien mit EÖ = Erdöl und G = Gas). Südlich angrenzend an die Gemeindestraße „Ellens“ liegt ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft (senkrechte dunkelgrüne Schraffur). Mit Ausnahme der baulich nutzbaren Flächen wurde im Planungsraum praktisch flächendeckend die Darstellung eines Vorbehaltsgebietes für die Landwirtschaft auf Grund hohen Ertragspotenzials getroffen (Flächenfarbe ocker), meist in Kombination mit den o. g. Darstellungen.

Abb.: Ausschnitt aus dem LROP (ohne Maßstab) mit Lage des Plangebiets (orange umkreist)

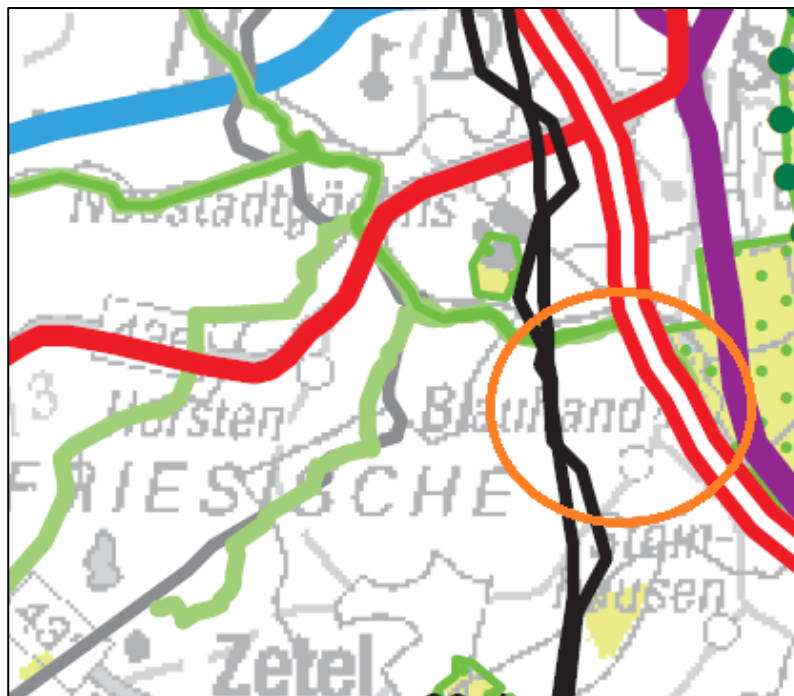
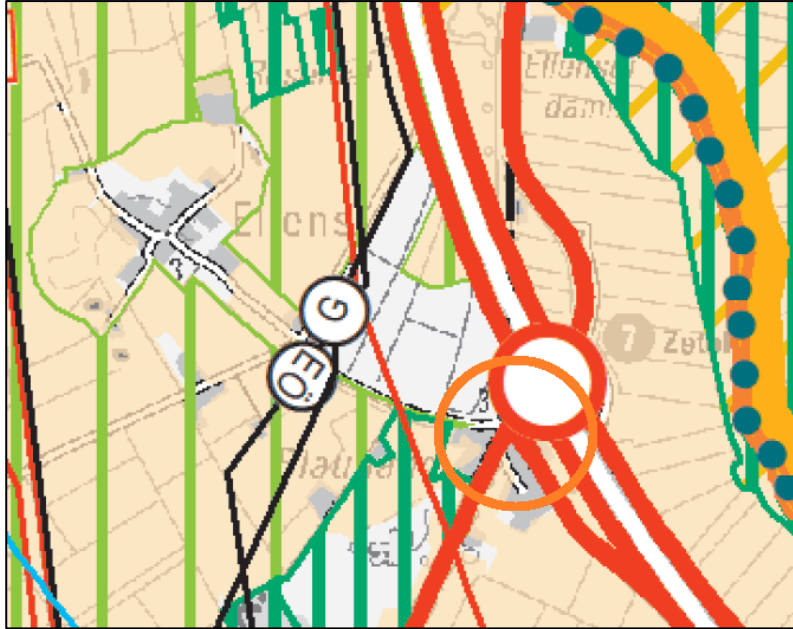


Abb.: Ausschnitt aus dem RROP für den Landkreis Friesland (ohne Maßstab) mit Lage des Plangebiets (orange umkreist)



Im Hinblick auf den **Bundesraumordnungsplan für den Hochwasserschutz (BRPH)** ist festzustellen, dass das Plangebiet und der Autohof im Risikogebiet für Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit der niedersächsischen Nordseeküste liegen. Das Risikogewässer ist hier die Tideweser, die Flutquelle die Küste. Der Knotenpunkt der Landesstraßen sowie der Autohof liegen wie alle binnendeichs befindlichen Flächen in einem geschützten Bereich. Dies bedeutet, dass Schäden durch extremes Hochwasser nur dann eintreten, wenn die entsprechenden Schutzanlagen (Siele, Deiche u. ä) versagen.

4.2. Flächennutzungsplanung

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt die L 815 „Blauhander Straße“, die L 816 „Wilhelmshavener Straße“ und die A 29 als örtliche Hauptverkehrszüge sowie Straßen für den überörtlichen Verkehr dar. Unmittelbar angrenzend sind Flächen für die Landwirtschaft dargestellt.

Für die vorliegende Planung wird das Entwicklungsgebot damit eingehalten, weil die Änderung der Flächennutzungen unterhalb der Darstellungsschwelle des Flächennutzungsplans liegt und sich keine raumbedeutsamen Auswirkungen ergeben.

4.3. Landschaftsplanung

Der **Landschaftsrahmenplan** des Landkreises Friesland misst den flächigen Biotoptypen im Plangebiet und seiner Umgebung überwiegend eine geringe bis sehr geringe Bedeutung zu. Den Entwässerungsgräben (mit Röhrichtbeständen) wird eine hohe Bedeutung zugeordnet. Zudem besitzt der Raum westlich der Autobahn bis an den Nordrand der L 815 „Blauhander Straße“ eine hohe Bedeutung für Vogelarten (Gebiet Nr. 107 Gastvogelgebiet zwischen Sanderahm und Blauhand). Die Autobahn

und die Hochspannungsleitung sind als potentielle Quellen von Beeinträchtigungen und Gefährdungen gekennzeichnet.

Dem Plangebiet und den benachbarten Flächen südöstlich der L 815 „Blauhander Straße“ wird eine geringe Bedeutung für das Landschaftsbild zugeordnet (Gebiet Nr. 40 Schwarzes Brack nördlich Steinhausen und Rotenhahn), nordwestlich dieser Straße eine mittlere (Gebiet Nr. 39 Schwarzes Brack). Östlich der Autobahn befindet sich eine Landschaftsbildeinheit mit hoher Bedeutung (Gebiet Nr. 41 Ellenser Marsch südlich Cäciliengroden). Die Autobahn und die Hochspannungsmasten sind hier als wesentliche überlagernde Beeinträchtigungen gekennzeichnet.

Im Zielkonzept ist für das Plangebiet und die meisten angrenzenden Flächen eine umweltverträgliche Nutzung, Sicherung und Verbesserung der wertgebenden Strukturen in Grünland-Graben-Arealen mit bereits aufgelockertem Bestand angegeben. Östlich der Autobahn ist dieses Ziel für die dort vorhandene gute Ausstattung gleich formuliert. Des Weiteren sollen vorhandene wertvolle Biotop sowie wichtige Landschaftsbildelemente und historische Siedlungsbereiche der Kulturlandschaft in den Ortschaften Blauhand und Ellens gesichert und ggf. entwickelt werden. Dies soll v. a. durch die Erhaltung strukturreichen Dauergrünlands erreicht werden. Zudem sind Schutzobjekte und -gebiete sowie Kompensationsmaßnahmen im Landschaftsrahmenplan registriert. Dies trifft auf die Fläche mit Stillgewässer und Feuchtbiotopen zwischen der Straße „Ellens“ und dem Blauhander Graben zu.

Der **Landschaftsplan** der Gemeinde Bockhorn ordnet das Plangebiet sowie die bebauten Grundstücke in der Nachbarschaft der sonstigen Siedlungsfläche (Wertstufe 1) zu. Die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen werden als Grünland (Wertstufe 2 bis 5 angesprochen). Der o. g. Gehölzbestand an der Autobahnanschlussstelle sowie weitere im Bereich der Baugrundstücke sind als sonstige Hecken und Gehölzreihen (Wertstufe 2 bis 3) verzeichnet.

Im Hinblick auf Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes wird dem Plangebiet wie dem gesamten Bereich der Autobahn eine eingeschränkte Bedeutung zugemessen, den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen eine große. Der Planungsraum ist wie der gesamte nördliche und westliche Bereich des Gemeindegebiets vom Landschaftsbildelement des Marschengrünlands geprägt.

Im Maßnahmenkonzept wird der eben genannte Bereich des Gemeindegebiets dem Bereich der Grünlandgebiete der Marschen mit landschaftsgestaltenden Feldhecken zugeordnet, die in ihren positiven Eigenschaften für Natur und Landschaft erhalten und entwickelt werden sollen. Hier besteht eine besondere Bedeutung für die Erhaltung und Entwicklung von Vernetzungs- und Pufferfunktionen für schutzwürdige Ökosysteme (Kategorie 4).

4.4. Verbindliche Bauleitplanung

Der Bebauungsplan Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“ ist seit dem 31.08.2009 rechtswirksam.

Der Bebauungsplan Nr. 94.2 „Autohof“ der Gemeinde Zetel wurde am 29.07.2016 rechtswirksam. Er beplant das im Zuge der Neuaufrichtung des Flächennutzungsplans dargestellte Sondergebiet sowie die dazugehörige Fläche zur Regelung des Wasserabflusses vollständig. Zudem werden die Flächen des Knotenpunkts von

„Blauhander Straße“/L 816 „Wilhelmshavener Straße“/„Ellens“ auf Zeteler Gebiet sowie die Zufahrt zum Autohof durch entsprechende Festsetzungen (insbesondere öffentliche Verkehrsflächen) beordnet.

Neben der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 94.2 führt die Gemeinde Zetel gegenwärtig für die Erweiterung des Autohofs die 19. Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 136 „Erweiterung Autohof“ im Parallelverfahren durch.

4.5. Anhängige Fachplanungen

Für den Bereich der Anbindung des Autohofs und des Knotenpunkts der L 815 „Blauhander Straße“ mit der L 816 „Wilhelmshavener Straße“ (und der Gemeindestraße „Ellens“) erfolgt aktuell eine verkehrliche und straßenbauliche Fachplanung, um die Verkehrsführung im Bereich der künftigen Anbindung des Autohofs an den örtlichen und überörtlichen Verkehr neu zu ordnen und so die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch nach der Inbetriebnahme des Autohofs zu gewährleisten (vgl. Kap. 6). Diese Planung befindet sich kurz vor der Genehmigungsreife und ist die Grundlage für eine entsprechende Vereinbarung zwischen den Gemeinden Zetel und Bockhorn mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Straßenbaulastträger der beiden Landesstraßen.

5. Planungsziele

Im Rahmen der Bauleitplanung für den Autohof wurden die damaligen Planungen des Wilhelmshavener Container-Tiefseehafens (Jade-Weser-Port) und des interkommunalen Gewerbegebietes am Wilhelmshavener Kreuz (Jade-Weser-Park) berücksichtigt. Diese regional bedeutsamen Planungen wurden mittlerweile in die Umsetzung gebracht. Die regionalplanerische Entwicklungsabsicht dahinter ist, im Rahmen eines regionalen Gewerbeflächenpools *„die besonders hochwertigen Flächen in der Region mit dem Ziel einer deutlichen Qualitätssteigerung der Angebotsstruktur primär interkommunal zu entwickeln und langfristig aktiv zu steuern, was durch eine einzelne Gemeinde i.d.R. nicht zu realisieren wäre.“* Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung und Auslastung des Jade-Weser-Ports.¹

Vor diesem Hintergrund erkennt die Regionalplanung den Gewerbeflächen in Zetel eine lokale Bedeutung zu, die durch den Gewerbeflächenpool Entwicklungsspielräume erhalten. Der Autohof ist insoweit ein fester Teil der interkommunalen Konzeption geworden. Im aktuellen RROP heißt es: *„Aufgrund der hohen Restriktionsdichte kommen für das Gebiet der Autobahnabfahrt Zetel (Blauhand) grundsätzlich nur standortgerechte, differenziert festgelegte gewerbliche Entwicklungen in Betracht. Insbesondere können Einzelansiedlungen verträglich gestaltet werden und sind zu prüfen. Mit der Fest-*

¹ Landkreis Friesland (2020): Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Friesland. – Jever, 20.02.2020, S. 78

legung als Sondergebiet, Autohof² hat die Gemeinde Zetel in Abstimmung mit dem Gewerbeflächenpool bereits eine spezialisierte, regional abgestimmte Fläche planerisch gesichert.“²

Insofern ist ein gemeinsames gemeindeübergreifendes Interesse an der Planung und Realisierung des Autohofs Zetel gegeben. Durch die vorliegende Änderung des Bebauungsplans leistet die Gemeinde Bockhorn einen Beitrag dazu.

Die im Rahmen der Fachplanung entwickelte Anbindung an die äußere verkehrliche Erschließung mittels Kreuzung mit Ampelanlage hat sich als verkehrstechnisch bessere Lösung herausgestellt (s. Kap. 6.1). Sie wird daher von den Gemeinden Bockhorn und Zetel sowie den zuständigen Fachbehörden favorisiert. Ohne eine entsprechende Änderung des Bebauungsplans könnte die geänderte Anbindung des Autohofs nicht umgesetzt werden, da die rechtliche Grundlage dann fehlte.

Insofern ist ein öffentliches Interesse an der vorliegenden Planung gegeben. Es besteht kein Grund, die Änderung des Bebauungsplans zurückzustellen oder ganz davon abzusehen.

6. Städtebauliches Konzept

6.1. Verkehrliche Anbindung

Der Autohof Ellens befindet sich (mit der Bezeichnung „Logistik- und Fulfillmentcenter Zetel mit Tank- und Rastanlage“) derzeit in Umsetzung.

Die verkehrliche Anbindung des Autohofs insgesamt wurde im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 94.2 „Autohof“ der Gemeinde Zetel konzipiert. Bisher haben noch keine straßenbaulichen Maßnahmen stattgefunden. Die grundsätzliche verkehrliche Situation ist indes gleichgeblieben: Rund 170 m nordöstlich des Knotenpunkts der L 815 „Blauhander Straße“ mit der Gemeindestraße „Ellens“ und der L 816 „Wilhelmshavener Straße“ unterfährt die L 815 die A 29 im Bereich der Autobahnanschlussstelle. Hierdurch entstehen Einmündungs- und Abbiegeverkehre in und von der L 815. Durch diese Verkehrsbeziehungen entstehen insbesondere während der morgendlichen Spitzenstunde erhebliche Verkehrsbelastungen, da u. a. die Autobahnanschlussstelle auch von vielen Berufspendlern genutzt wird. Für die wartepflichtigen Kraftfahrzeuge aus der L 816 und „Ellens“ ergeben sich während der Spitzenbelastung zum Teil gewisse Wartezeiten, weil der Verkehrsfluss auf der L 815 in dieser Zeit seltener Lücken zum Einbiegen aufweist.

Die zusätzlich vom Autohof in die L 815 nach links zur Autobahnanschlussstelle einbiegenden Verkehre würden ohne besondere verkehrliche Maßnahmen zu nicht mehr akzeptablen Staubildungen führen. Die Hauptverkehre werden sich nach wie vor auf den Landesstraßen abspielen.

Im Rahmen der Fachplanung wurde eine aktuelle Verkehrsuntersuchung erstellt, die einen Prognosehorizont bis 2036 abdeckt und eine Steigerung der Verkehrsmenge

² Ebenda, S. 79

um 5 % erwartet.³ Damit ist die Datengrundlage für eine langfristig tragfähige Planung gegeben.

Ausschlaggebend für die Entscheidung, die ursprüngliche Lösung eines Kreisverkehrs nicht weiter zu verfolgen, waren 2 wichtige Aspekte der Verkehrssicherheit: Zum einen die Überwegung von Fußgängern und Radfahrern und zum anderen die Bewältigung möglicher Rückstaus zu den nahegelegenen Auf- und Abfahrrampen der Autobahnanschlussstelle.

Da sich der verkehrliche Knotenpunkt (die Kreuzung) außerorts befindet, wäre keine gesicherte Überwegung von Fußgängern und Radfahrern gegeben. So sind z. B. Radfahrer in einem außerörtlichen Kreisverkehr nicht grundsätzlich vorfahrberechtigt. Dies birgt die Gefahr von Missverständnissen, Fehleinschätzungen und damit Unfällen. Durch den Einsatz einer Lichtsignalanlage (Ampeln) lässt sich eine gesicherte Überwegung herstellen, die für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig und verständlich ist. In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass der Energieverbrauch von Ampelanlagen durch den Einsatz von LED als Leuchtmittel um bis zu 90 % im Vergleich zu den bisher üblichen Medien reduziert wird. Insofern steht auch der Aufwand für den Betrieb in einem günstigeren Verhältnis zum Nutzen als vor dieser technischen Neuerung.

Die Verkehrsregelung mittels Ampeln bietet zudem den Vorteil, dass mögliche Rückstausituationen in Richtung der Autobahnanschlussstelle steuerbar sind, so dass auf eventuelle negative Beeinflussungen der Auf- und Abfahrrampen reagiert werden kann.⁴

Die nunmehr vorgesehene Lösung besteht daher aus einer Kreuzung mit Ampeln und einer entsprechenden Zahl von Abbiegestreifen. Der Einmündungsbereich der Gemeindestraße „Ellens“ mit ihrer sehr schwachen Verkehrsbelastung wird wie ursprünglich vorgesehen mit der HAUPTerschließung des Autohofs zusammengelegt. Der hierdurch für die Anbindung des Dorfes Ellens obsolet werdende Abschnitt wird künftig der Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger sowie weiterhin zur uneingeschränkten Erschließung des Grundstücks „Blauhander Straße“ Nr. 2 dienen. Die HAUPTerschließung des Autohofs wird als Gemeindestraße gewidmet und etwas weiter nordöstlich angelegt, als die bestehende Einmündung der Gemeindestraße „Ellens“ liegt. Dadurch entsteht eine symmetrische Kreuzung. Der Radweg entlang der L 815 wird mit einer Querungshilfe über die Zufahrt zum Autohof geführt und bleibt somit in seiner Funktion voll erhalten. Zudem entsteht durch den Kreuzungsausbaue auch eine gesicherte Überwegung der L 815 durch Fußgänger und Radfahrer (vgl. o.). Damit wird eine mögliche Gefahrenquelle entschärft und insbesondere die Erreichbarkeit der Bushaltestellen verbessert. Die Bushaltestellen in der Nähe der neuen Kreuzung bleiben in ihrer Funktion ebenfalls voll erhalten.

Bezüglich der Lage des Autohofs in einem Risikogebiet für Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die A 29 auf praktisch der

³ Ingenieurbüro Roelcke & Schwerdhelm (IRS) (2021): Verkehrsuntersuchung Neubau Autohof und Logistikzentrum Zetel“ – Varel, 17.06.2021

⁴ ebenda, S. 24

gesamten Länge ihres küstennahen Verlaufs von Wilhelmshaven bis Rastede (Ortsteil Bekhausen) innerhalb dieses Risikogebiets liegt. Der nächstgelegene vor extremen Hochwassern (mit Versagen der Hochwasserschutzanlagen) sichere Bereich im Gebiet der Gemeinde Zetel beginnt im Ortsteil Driefel an der L 815 „Blauhander Straße“, ca. 2,9 km südwestlich der Autobahnanschlussstelle. Dieses Gebiet ist als Standort für den Autohof ungeeignet, da es hierfür zu weit von der Autobahn entfernt und zu nah an den Hauptsiedlungsbereichen der Gemeinde Zetel liegt. Insofern lassen sich von Hochwasserereignissen ausgehende Risiken nicht durch die Standortwahl vermeiden. Die Abwägung des Verhältnisses von Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Katastrophenfalls, den zu erwartenden Schäden bei Betroffenheit des Autohofs und dem Nutzen für die Gemeinde und die Region führt zu dem Ergebnis, dass ein kalkulierbares Risiko besteht. Ein Verzicht auf den Autohof stünde in keinem angemessenen Verhältnis dazu. Insofern wird auch die Erweiterung der Flächenausweisung durch den Bebauungsplan Nr. 136 als gerechtfertigt beurteilt. Die Gemeinde Bockhorn schließt sich dieser Einschätzung an.

Für die vorliegende Planung ergibt sich weder für besondere Einrichtungen zum Hochwasserschutz des Vorhabens noch für diesbezügliche Festsetzungen im Bebauungsplan eine Notwendigkeit.

6.2. Immissionsschutz

Schall

Da sich eine Kreuzung mit Ampelanlage hinsichtlich der Schallemissionen von einem Kreisverkehrsplatz unterscheidet, wurde hier von der Gemeinde Zetel eine erneute fachgutachterliche Untersuchung eingeholt.⁵ Diese hat eine Überschreitung der gemäß Schutzanspruch zulässigen Werte an den Wohnhäusern „Ellens“ Nr. 2 und „Blauhander Straße“ Nr. 47 ergeben. Hieraus resultiert ein Anspruch auf Maßnahmen zum Schallschutz. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Plangebiet steht kein Raum für aktive Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzwände) zur Verfügung, zumal laut Gutachten eine Wandhöhe von 5 bis 6 m notwendig wäre, um eine hinreichende Wirkung zu erzielen. Insofern kommen nur passive Schallschutzmaßnahmen (insbesondere Schallschutzfenster mit entsprechenden Lüftungsmöglichkeiten) an den betroffenen Gebäuden infrage.

Diese Situation entspricht dem, was im Rahmen der ursprünglichen Bauleitplanung festgestellt wurde. Mit den Ergebnissen des vorliegenden Gutachtens, das auf der geänderten Ausbauplanung der Kreuzung und der aktuellen Verkehrsuntersuchung basiert, steht ein Teil der Größen für die Festlegung von Art und Spezifikationen der Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung. Die weiteren notwendigen Daten sind die räumlichen und baulichen Gegebenheiten (Außenwandaufbau, Raumgeometrien etc.) maßgeblich betroffener Wohn- und Schlafräume, die im Rahmen einer Ortsbegehung zu erheben sind.

Die aus den Anforderungen des Schallschutzes zu erwartenden Erstattungsansprü-

⁵ IB Akustik (2022): Schalltechnisches Gutachten zur Änderung des Bebauungsplanes Nr. 94.2 „Autohof“ der Gemeinde Zetel – Oldenburg, 17.08.2022

che stehen zu den positiven Auswirkungen der Planung nicht außer Verhältnis. Insofern sieht die Gemeinde Zetel hier ein gerechtes Abwägungsergebnis und trägt den Aufwand für die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen. Die Gemeinde Bockhorn ist hiermit einverstanden.

Licht

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 94.2 der Gemeinde Zetel wurden die Lichtemissionen der innerhalb des Autohofgeländes zulässigen bzw. zu erwartenden Installation von Beleuchtungsanlagen ausführlich untersucht und entsprechende Festsetzungen getroffen. Der Schutzanspruch der im Gemeindegebiet Bockhorns liegenden Gebäude wurde dabei berücksichtigt. Die entsprechenden Festsetzungen gelten im Bereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 94.2 der Gemeinde Zetel fort. Damit wird den rechtlichen Vorgaben für die Ebene der Bauleitplanung entsprochen.

Staub

Auch die Staubentwicklung wurde in den Planungen zum Autohof berücksichtigt. Hieraus resultierten keine Festsetzungen in den jeweiligen Bebauungsplänen. Um die Berücksichtigung dieses Belangs auch in der vorliegenden Planung zu dokumentieren, werden die entsprechenden Angaben aus der Satzungsfassung der Begründung des Bebauungsplans Nr. 66 nachfolgend noch einmal wiedergegeben:

„Obwohl die prognostizierten Verkehrsmengen und die Lage der Fahrwege und Rangierflächen die Überschreitung von Orientierungswerten gasförmiger und/oder fester Luftschadstoffe an der benachbarten Wohnbebauung nicht befürchten lassen, wurde aufgrund immer wieder auftretender Nachfragen eine Vorprüfung zur Ermittlung und Bewertung von Staubemissionen (Schweb- bzw. Feinstaub PM 10 und Staubbiederschlag ohne Staubinhaltsstoffe) durch den geplanten Autohof Zetel an den TÜV in Auftrag gegeben. Die Vorprüfung wurde am 21.10.2008 vorgelegt. Die im Plangebiet konstatierte Vorbelastung für Feinstaub erhöht sich durch die Autohofverkehre um rd. 0,7 % auf max. 23,17 µg/m³ am Beurteilungspunkt 5 (ehemaliges Anwesen Suhren als nächstgelegener Punkt zum Autohof) und bleibt damit deutlich unter dem Grenzwert von 40 µg/m³. Ähnlich verhält es sich beim Staubbiederschlag: Steigerung um ca. 1% am Beurteilungspunkt 5 auf 40,41 mg/(m² x d) bei einem Grenzwert von 350 mg/(m² x d). Ob Autobahn- und sonstige Verkehre in der Vorbelastung enthalten sind, kann abschließend nicht beantwortet werden. Würde man in einer „worst-case-Betrachtung“ davon ausgehen, dass die von der BAB 29 stammenden Feinstäube noch der Vorbelastung hinzuzuaddieren wären, müssten die entsprechenden Werte bekannt sein. Dieses ist nicht der Fall. Jedoch kann auf eine Information von der BAST-Fachtagung „Luftqualität an Straßen“ zurückgegriffen werden, in der es heißt, dass die Zusatzbelastung (Differenz von Luv-/Lee-Messungen) durch den Verkehr direkt an einer Autobahn PM 10 = 3,5 µg/m³ beträgt. Hierbei wurde von einer Verkehrsbelastung von 72.000 Kfz/d mit 20 % LKW-Anteil ausgegangen, also

fast dreimal so viel, wie auf der A 29 in 15 Jahren⁶ erwartet wird. Die sich hieraus ergebende Belastung am höchstbelasteten Aufpunkt 5 würde dann unter 26,7 µg/m³ und damit immer noch deutlich unter dem Grenzwert liegen. Auf die gesonderte Ermittlung der anderen Straßen wurde hierbei verzichtet, weil sich hierdurch die Werte bezogen auf die Grenzwerte nicht signifikant ändern.“

7. Inhalt des Bebauungsplans

7.1. Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Alle Flächen, die vom Ausbau der Kreuzung erfasst sind, werden als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Dies schließt die zugehörigen Abschnitte von Geh- und Radwegen sowie Entwässerungsgräben und Flächen für Verkehrsgrün mit ein. Eine Differenzierung der Flächen nach ihrer speziellen Nutzung erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nicht, um für die Fachplanung und Ausführung ausreichend Spielräume zu lassen. Auch sollen eventuelle künftige Änderungsmöglichkeiten offenbleiben, ohne dass eine Änderung des Bebauungsplans notwendig wird.

Am südlichen Rand des Plangebiets ist von der Fachplanung eine Überwegung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Im Anschluss hieran soll nach dem Umbau der Kreuzung ein Geh- und Radweg beginnen, der außerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans bis zur Bushaltstelle „Blauhand“ (Richtung Wilhelmshaven) weiterlaufen soll. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Fachplanung, die der Bauleitplanung zugrunde liegt (vgl. Kap. 10.1).

7.2. Ein- und Ausfahrtbereich

Das Grundstück L 815 „Blauhander Straße“ verfügt im Bereich der Kreuzung über eine Zufahrt. Um die Erschließung dieses Grundstücks nicht zu beeinträchtigen, soll die Zufahrt erhalten bleiben. Daher erfolgt eine entsprechende Festsetzung, mit der klargestellt wird, wie die Zufahrt in das künftige Verkehrsgeschehen eingebunden sein wird.

7.3. Grünflächen i. V. m. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie Bepflanzungen und Erhaltung von Gehölzbeständen

7.3.1. Private Grünfläche

Im nördlichen Teil des Plangebiets wurde durch den ursprünglichen Bebauungsplan eine Grünfläche festgesetzt. Diese dient dem Schutz der hier verlaufenden historischen Deichlinie vor Versiegelung. Dies rührt vom Status der Deichlinie als Boden- und Kulturdenkmal her. An diesen Zwecken der Festsetzung hat sich inhaltlich nichts geändert. Es wird lediglich klarstellend ergänzt, dass die vorhandenen Gehölze zu

⁶ Bezogen auf das Jahr 2008, in dem die Vorprüfung vorgelegt wurde.

erhalten sind. Der historische Deichzug setzt sich auf dem angrenzenden Gebiet der Gemeinde Zetel fort und wird dort in gleicher Weise geschützt.

Der inmitten dieser Grünfläche bisher festgesetzte Pendlerparkplatz soll allerdings nicht mehr erhalten bleiben. Mittlerweile hat sich herausgestellt, dass ein entsprechendes Nutzungsinteresse nicht mehr besteht und auch künftig nicht wieder zu erwarten ist. Insofern wird die entsprechende Fläche in die Grünfläche einbezogen. Die Entsiegelung und Bepflanzung dieser Fläche wird verbindlich vorgegeben, da die Gemeinde Zetel diese Maßnahme auf ihrem Gebiet als Kompensation für die Erweiterung des Autohofs (im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 136 „Erweiterung Autohof“) umsetzt. Dies ist hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft positiv zu bewerten und wird daher mit der vorliegenden Planung unterstützt. Zudem findet auch hier ein Ausgleich statt, konkret für die Vergrößerung der befestigten Fläche für den Kreuzungsumbau im Vergleich zur vorherigen Lösung mit dem Kreisverkehrsplatz.

Für die Grünfläche im Bereich des nunmehr ehemaligen Pendlerparkplatzes ist eine öffentliche Zugänglichkeit und Nutzbarkeit nicht (mehr) gegeben. Daher wird sie sowohl auf Bockhorner als auch auf Zeteler Seite als private Grünfläche festgesetzt.

Entlang der neu ausgebauten Verkehrsfläche soll die private Grünfläche durch einen Abschluss des Gehölzbestandes deutlich abgegrenzt werden. Damit sich diese Wirkung schneller einstellt, werden hier höhere Pflanzenqualitäten vorgegeben als für die übrige Fläche. Zudem wird so auch der Verlust von größeren Bäumen ausgeglichen, die im Zuge des Ausbaus der Zufahrt zum Autohof beseitigt werden. Der untenstehende Ausschnitt aus der Fachplanung verdeutlicht den Inhalt dieser Anpflanzfestsetzung. Die genaue Platzierung ist im Rahmen der Fachplanung festzulegen (vgl. hierzu Kap. 7.3.3).

Für die Anpflanzungen sind standortgerechte heimische Gehölze zu verwenden, damit eine möglichst hohe Biotopqualität erreicht werden kann. Folgende Pflanzenarten werden vorgegeben:

Baumarten

<i>Alnus glutinosa</i>	- Schwarzerle
<i>Acer pseudoplatanus</i>	- Bergahorn
<i>Acer platanoides</i>	- Spitzahorn
<i>Fraxinus excelsior</i>	- Esche
<i>Malus silvestris</i>	- Wildapfel
<i>Prunus avium</i>	- Vogelkirsche
<i>Quercus robur</i>	- Stieleiche
<i>Salix alba</i>	- Silberweide
<i>Sorbus aucuparia</i>	- Eberesche

Straucharten

<i>Crataegus monogyna</i>	- Weißdorn
<i>Euonymus europaea</i>	- Pfaffenhütchen
<i>Prunus spinosa</i>	- Schlehe
<i>Rosa canina</i>	- Hundsrose
<i>Salix caprea</i>	- Salweide
<i>Salix viminalis</i>	- Hanfweide
<i>Salix triandra</i>	- Mandelweide
<i>Sambucus nigra</i>	- Schwarzer Holunder
<i>Viburnum opulus</i>	- Gemeiner Schneeball

Abb.: Ausschnitt aus der straßenbaulichen Fachplanung (ohne Maßstab) mit der vorgesehenen Anpflanzung von 4 hochstämmigen Eichen



7.3.2. Öffentliche Grünfläche (mit Anpflanzung von Gehölzen)

Am südlichen Rand der Kreuzung wird eine öffentliche Grünfläche festgesetzt, um eine hinreichende Abgrenzung zum benachbarten Baugrundstück planerisch abzusichern, zumal die vorhandene Bebauung unter Denkmalschutz steht (vgl. Kap. 11).

Durch die Festsetzung als Grünfläche ist eine Versiegelung nicht zulässig. Darüber hinaus besteht kein Anlass, die Bepflanzung verbindlich zu regeln. Sie kann und soll v. a. den verkehrstechnischen Anforderungen entsprechend gewählt werden.

Für die Fläche östlich der Kreuzung wird das Anpflanzgebot für Sträucher beibehalten. Dies dient der Strukturierung und Anreicherung des Kreuzungsbereichs, um eine Aufwertung für Natur und Landschaft zu erreichen. Es wird davon abgesehen, die Anpflanzung von Bäumen verbindlich vorzugeben, da dies besser mit den Belangen von Verkehrssicherheit und Oberflächenentwässerung vereinbar ist (vgl. nachfolgendes Kap. 7.3.3).

7.3.3. Verkehrssicherheit und Oberflächenentwässerung

Die Festsetzung aus dem ursprünglichen Bebauungsplan wird übernommen, da diese Klarstellung notwendig ist. So sind bei der Planung der Bepflanzungen Bestand, Neuanlage und Unterhaltung der Entwässerungsgräben (inklusive der zugehörigen Unterhaltungsflächen) zu berücksichtigen. Anlagen für die Verkehrssicherheit wie z. B. Beschilderungen bedeuten aufgrund ihres geringen Umfangs keine Beeinträchtigung der Grünflächen und können daher hier platziert werden, sofern eine Notwendigkeit besteht.

8. Nachrichtliche Übernahmen

8.1. Bauverbots- und Baubeschränkungszone

Das Verbot von hochbaulichen Anlagen im Bereich von 40 m entlang der Autobahn (Bauverbotszone) sowie die Zustimmungspflicht der obersten Landesstraßenbaubehörde im Bereich von 60 m (Baubeschränkungszone) entfalten unmittelbare rechtliche Verbindlichkeit und werden daher zeichnerisch und mit erläuterndem Text in die Planzeichnung übernommen.

8.2. Bauhöhenbeschränkung Flugplatz Wilhelmshaven „JadeWeserAirport“

Die generelle Bauhöhenbeschränkung gemäß Luftverkehrsrecht entfaltet ebenfalls direkte rechtliche Verbindlichkeit und wird in die Planung übernommen. Da das gesamte Plangebiet dieser Beschränkung unterliegt, ist eine sinnvolle zeichnerische Darstellung nicht möglich. Die Übernahme erfolgt daher rein textlich.

8.3. Historische Deichlinie

Die historische Deichlinie, die westlich der A 29 verläuft, hat den Status eines Bodendenkmals und ist im Verzeichnis der Niedersächsischen Kulturdenkmale registriert. Die entsprechenden Bestimmungen entfalten unmittelbare rechtliche Verbindlichkeit. Daher erfolgt eine zeichnerische Übernahme mit erläuterndem Text.

Sämtliche Erdarbeiten in der Nähe des historischen Deichfußes sind laut § 13 NDSchG genehmigungspflichtig und bedürfen 3 Monate vor Beginn der Maßnahmen einer vorherigen Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Friesland. Dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege – Ar-

chäologie (NLD) wird damit Gelegenheit gegeben, zeitlich vorgelagerte Probegrabungen durchzuführen. Ggf. wird eine differenzierte Stellungnahme durch das NLD direkt an die Gemeinde Bockhorn erfolgen.

9. Oberflächenentwässerung

Die Gewährleistung der ordnungsgemäßen Oberflächenentwässerung betrifft im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 66 nur die Verkehrsanlagen.

Die Entwässerung der befestigten Flächen für die Fahrbahnen erfolgt nördlich des Knotenpunktes (L 815 „Blauhander Straße“ und nördlicher Fahrbahnrand L 816 „Wilhelmshavener Straße“) über Bankette in Entwässerungsgräben und -mulden, auf der Westseite der L 815 über den neuen Sicherheitstrennstreifen und den verlegten Radweg. In allen anderen Bereichen erfolgt die Entwässerung über Entwässerungsrinnen und Straßenabläufe an vorhandene bzw. im Bereich der Einmündung der Gemeindestraße „Ellens“ an neue Regenwasserkanäle.

Auf dem Gebiet der Gemeinde Zetel sorgte bis zum Beginn der Baumaßnahmen ein Netz von Entwässerungsgräben für die Ableitung überschüssigen Oberflächenwassers von der Fläche für den Autohof. Diese führten das abzuleitende Wasser dem Graben zu, der parallel zur A 29 verläuft und nach Norden ins Ellenserdammer Tief (Zusammenfluss von Friedeburger Tief und Neustädter Tief) entwässert. Zudem ist die Entwässerung ausgedehnter landwirtschaftliche Flächen südlich der Gemeindestraße „Ellens“ über einen Anschlusspunkt etwa 100 m westlich des Knotenpunktes von „Ellens“ und L 815 „Blauhander Straße“ angebunden.

Der Graben entlang der A 29 bleibt in Bestand und Funktion als Vorflut erhalten. Die ordnungsgemäße Entwässerung der Flächen südlich von „Ellens“ wird weiterhin sichergestellt. Insofern ergeben sich keine Auswirkungen auf die Flächen innerhalb der Gemeinde Bockhorn. Die ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung bleibt gewährleistet.

10. Erschließung

10.1. Verkehrliche Einbindung und Erschließung

Unmittelbar östlich benachbart des Autohofs liegt die Autobahnanschlussstelle Nr. 7 „Zetel“ der A 29. Damit besteht ein direkter Anschluss an den überörtlichen und überregionalen Verkehr nach Norden in Richtung Wilhelmshaven und nach Süden in Richtung Oldenburg. Die L 815 „Blauhander Straße“ bzw. „Oldenburger Damm“ verbindet den Autohof auf direktem Wege mit Zetel (dort insbesondere mit dem Gewerbegebiet Roßfelde) bzw. Sande (dort insbesondere mit dem Gewerbegebiet am Bahnhof).

Die plananlassgebenden verkehrlichen und straßenbaulichen Maßnahmen im Bereich des Knotenpunktes der L 815 „Blauhander Straße“ mit der Gemeindestraße „Ellens“ und der L 816 „Wilhelmshavener Straße“ sind sowohl innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans als auch unmittelbar angrenzend daran notwendig, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch nach Inbetriebnahme des Autohofs zu gewährleisten (vgl. Kap. 4.5 u. 6.1). Auf der Ostseite der L 815 „Blauhander Straße“ wird ein öffentlicher Weg angelegt, um die Erreichbarkeit

der Bushaltstelle „Blauhand“ (Richtung Wilhelmshaven) zu verbessern (vgl. Kap. 7.1).

Die verkehrliche Erschließung der benachbarten Grundstücke bleibt erhalten und wird durch die vorliegende Planung nicht beeinträchtigt.

10.2. Ver- und Entsorgung

10.2.1. Leitungen

Bei den im vorliegenden Bebauungsplan festgesetzten baulichen Anlagen handelt es sich nur um Verkehrsflächen. Zur Versorgung ist die Neuverlegung von Stromkabeln für die Ampelanlage notwendig. Die Anlagen für die Entsorgung beschränken sich auf die ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung (vgl. Kap. 9). Die Ver- und Entsorgung der benachbarten bebauten Grundstücke wird durch die Umsetzung der vorliegenden Planung (und des Autohofs insgesamt) nicht beeinträchtigt.

Zur Beseitigung von Schmutzwasser, das durch den Betrieb des Autohofs anfällt, wird eine Druckrohrleitung zur Anbindung an die Kläranlage Zetel verlegt, die sich rund 3,7 km südwestlich des Autohofs an der „Moorstraße“ befindet. Das hierfür notwendige Pumpwerk wird im Bereich der neuen Zufahrt zum Autohof angeordnet. Insofern ist das Gebiet der Gemeinde Bockhorn von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

Weitere Um- oder Neuverlegungen von Hauptleitungen außerhalb der Flächen für den Autohof sind für die Umsetzung dieser Planungen nicht notwendig.

10.2.2. Abfallwirtschaft

Als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger verwertet/entsorgt der Landkreis Friesland die in seinem Gebiet angefallenen und überlassenen Abfälle nach den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) sowie des Niedersächsischen Abfallgesetzes (NABfG) und nach Maßgabe der Abfallentsorgungssatzung. Die Eigentümer bewohnter, gewerblich genutzter, gemischt genutzter oder bebauter Grundstücke sind verpflichtet, ihre Grundstücke an die öffentliche Abfallentsorgung anzuschließen (Anschlusszwang). Abfälle zur Verwertung aus gewerblicher Nutzung (Verpackungen, Speiseabfälle etc.) müssen gemäß Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) außerhalb der öffentlichen Abfallentsorgung einer zugelassenen Verwertung zugeführt werden.

Die Abfallentsorgung für die Grundstücke in der Umgebung des Autohofs ist weiterhin gegeben. Abfallbehälter sind an den Landesstraßen zu Abholung bereitzustellen.

10.3. Löschwasserversorgung

Die Sicherstellung des Grundschatzes an Löschwasser obliegt in beplanten Gebieten der jeweiligen Gemeinde. Die Voraussetzungen für eine ausreichende Versorgung des Autohofs mit Löschwasser sind gegeben. Der Gemeindebrandmeister von Zetel legt nötigenfalls den Bedarf an Löschmittel und die Art der Löschwasserentnahmestellen im Plangebiet fest. Einzelheiten hierzu werden die Gemeindeverwaltung Zetel und der Gemeindebrandmeister mit dem Landkreis Friesland abstimmen.

Für die Löschwasserversorgung auf dem Gebiet der Gemeinde Bockhorn ergeben sich hieraus keine Änderungen. Insofern müssen Gemeindeverwaltung und Feuerwehr hier nicht tätig werden.

11. Hinweise

Die **Baunutzungsverordnung** gibt die Festsetzungsmöglichkeiten für die Bauleitplanung vor. Zur Klarstellung, welche Fassung anzuwenden ist, wird auf der Planzeichnung ein entsprechender Hinweis angebracht (Hinweis Nr. 1).

Weitere Hinweise betreffen rechtliche Vorgaben, die bei der Vorbereitung und Ausführung von Bauarbeiten sowie der Ausübung der zulässigen Nutzungen zu beachten sind.

Diese Vorgaben betreffen auch das Gulfhaus an der L 815 „Blauhander Straße“ Nr. 47, das als Baudenkmal (Einzelanlage) einen denkmalrechtlichen Schutzstatus hat. Da der vorliegende Bebauungsplan keine hochbaulichen Anlagen zulässt, besteht kein Konflikt mit dem Denkmalschutz. Es wird ein ausführlicher Hinweis zum Denkmalschutzrecht auf der Planzeichnung angebracht, damit auf diesen Belang angemessen hingewiesen wird (Hinweis Nr. 5).

12. Flächenbilanz

Öffentliche Straßenverkehrsfläche	3.826 m²
Private Grünfläche	1.951 m²
Öffentliche Grünfläche	282 m²
GESAMT	6.059 m²

13. UVP-Vorprüfungen für den Ausbau von Landesstraßen

Das NUVPG bestimmt, dass bei dem Bau einer Landes- und Gemeindestraße in einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls die UVP-Pflicht ermittelt werden muss.

Für die Änderung der Verkehrsführung der L 815 und der L 816 im Zuge dieses Bebauungsplans ist daher eine UVP-Vorprüfung notwendig.

Eine UVP-Vorprüfung für die Änderung der Verkehrsführung im Bereich des Autohofs Blauhand wird auch im Zuge der 1. Änderung des Bebauungsplans 94.2 der Gemeinde Zetel und im Rahmen der straßenbaulichen Fachplanung durchgeführt.

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 66 der Gemeinde Bockhorn hat bereits eine Umweltprüfung im Rahmen des Umweltberichtes zu diesem Bebauungsplan stattgefunden.

Im Geltungsbereich der Bebauungsplanänderung werden folgenden Festsetzungen getroffen:

- Festsetzung der Verkehrsfläche der L 815 und der L 816 inklusive straßenbegleitendem Radweg und straßenbegleitendem Graben und Verkehrsgrün
- Festsetzungen von öffentlichen Grünflächen an der L 816
- Festsetzung von privaten Grünflächen im Bereich des ehemaligen Pendlerparkplatzes und den hieran angrenzenden Flächen

Die sonstigen Festsetzungen entsprechen den bisherigen Festsetzungen der beiden Bebauungspläne, die im Zuge einer Umweltprüfung im Rahmen des Baugesetzbuches hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit überprüft wurden.

UVP-Vorprüfung für Änderung der Verkehrsanbindung an die L 815 „Blauhand Straße“

Antragsteller/Standort	Rechtsgrundlage
Name: Gemeinde Bockhorn Adresse: Am Markt 1, 26345 Bockhorn Standort des Vorhabens: Blauhand, L 815 und L 816	Anlass der Vorprüfung: Änderung des Bebauungsplans 66 Kreisverkehr Blauhand, Änderung der Verkehrsanbindung

1. Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens und die davon ausgehenden Wirkungen auf die Umwelt, sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien überschlägig zu beschreiben. Es sind dabei nur Merkmale und Wirkungen zu beschreiben, die für die nachfolgende Einschätzung erforderlich sind, ob das Vorhaben erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien hinsichtlich Bauphase, Betriebsphase und nach Nutzungsaufgabe bzw. Abbau
1.1 Größe und Gestaltung des Vorhabens Angaben der vom Vorhaben benötigte(n) Fläche(n). Ggf. Angaben zur Anzahl u. Ausmaß von Bauwerken, zu Kapazitäten, Produktionsmengen, Stoffdurchsatz und gleichartige Angaben zu sonstigen Größen- und Leistungsmerkmalen.	Die Gemeinde Zetel plant die Entwicklung eines Sondergebietes Autohofs und eines Sondergebietes Logistik-Gewerbe nordwestlich der Landesstraße 815 und südöstlich der BAB 29. Durch den Bebauungsplan Nr. 66 der Gemeinde Bockhorn wurde nahe der Autobahnanschlussstelle Zetel ein Kreisverkehrsplatz zur Erschließung der Sondergebiete an der L 815 festgelegt. Diese Planung wird geändert; es wird nunmehr die Anbindung als Kreuzung mit Ampelregelung geplant. Für den Bereich der Gemeinde Bockhorn wird diese neue Planung im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 66 verbindlich festgelegt. Betroffen ist die L 815 auf ca. 65 m, die L 816 im Einmündungsbereich auf ca. 30 m
1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	Die Straßenplanung steht im Zusammenhang mit der Entwicklung des gesamten Autohofes und der Flächen für das Logistikgewerbe in der Gemeinde Zetel. Auch die östliche Teilfläche des Kreuzungsbereiches liegt in der Gemeinde Zetel. Planungsrechtlich hat die Gemeinde ihre Planung durch den Bebauungsplan BP 94.2 1. Änderung festgelegt, der derzeit in Aufstellung ist.

1.3 Nutzung und Gestaltung von Fläche, Wasser, Boden, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt Fläche: Umfang und Art der Inanspruchnahme von Flächen. Wasser: Art eines Gewässerausbaus, Flächen-, Volumen- oder Qualitätsveränderung, Einleitungen, Entnahmen von Grund- oder Oberflächenwasser. Boden: Umfang einer Inanspruchnahme durch Flächenentzug, Versiegelung, Verdichtung, Nutzungsänderung, Bodenabtrag / -auftrag, Entwässerung, Eintrag von Schadstoffen. Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt: Angaben zur Nutzung und Gestaltung von Flora, Fauna, Biotopen und der biologischen Vielfalt.	Der Flächenbedarf für die Verkehrsflächen im Bereich der Kreuzungsanlage entspricht hinsichtlich des Flächenbedarfs der bisher benötigten Kreisellösung. Zusätzliche Versiegelungen sind durch die Verlegung des Radweges notwendig. Es werden ca. 300 m² zusätzlich versiegelt. Der straßenbegleitende Graben wird gemäß der Straßenplanung geringfügig verschoben. Wertvolle Gewässerabschnitte sind nicht betroffen. Notwendige Flächeninanspruchnahme im Bereich der vorhandenen Straßenflächen und hieran angrenzend im straßennahen Bereich. Keine Inanspruchnahme von wertvollen Bodenbereichen. Beseitigung von größeren Rosskastanien nahe der Gemeindegrenze zu Zetel; dieser Eingriff ist im Bebauungsplan 66 bereits enthalten, da die Bäume auch im Zuge der Errichtung des Kreisverkehrs hätten beseitigt werden müssen.
1.4 Abfallerzeugung Darstellung der voraussichtlich anfallenden Abfälle und Abwässer, jeweils hinsichtlich Art und Umfang.	Ordnungsgemäße Wiederverwertung oder Entsorgung des Bodenabtrags; ggf. Möglichkeit der Wiederverwertung im Bereich des aufgegebenen Pendlerparkplatzes auf der Trasse der ehemaligen B 69.
1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen Abschätzung der voraussichtlich in Luft, Wasser und Boden emittierten Stoffe, differenziert nach fester, flüssiger und gasförmiger Form, jeweils hinsichtlich Art und Menge. Ist mit dem Vorhaben möglicherweise eine deutlich wahrnehm- bzw. messbare Belastung der Umgebung durch Stoffeinträge in Boden und Wasser, (Ab)Wärme, Erschütte-	Für die neuen Verkehrswege und die zu erwartende Belastung durch LKW- und PKW-Verkehr zum und vom Autohof wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt. In diesem Gutachten wird festgestellt, dass zwei Häuser (Ellens 2 und Blauhand Str. 47) einen Anspruch auf baulichen Schallschutz besitzen. Die Gemeinde Zetel wird entsprechende Maßnahmen umsetzen bzw. erstatten.

rungen, Geräusche, ionisierende Strahlungen, elektro-magnetische Felder, Lichteinwirkungen, Gerüche verbunden? Sind Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen von Mensch oder Tier möglich? (Art und Weise, Umfang?)	
1.6 Unfall- und Störfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien und die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle Erfordert das Vorhaben das Lagern, den Umgang, die Nutzung oder die Produktion von gefährlichen Stoffen i. S. des ChemG bzw. der GefStoffV, wassergefährdenden Stoffen i. S. des WHG, Gefahrgütern i. S. des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter oder radioaktiven Stoffen? Unfall- /Störfallrisiken, z.B. bei der Lagerung, Handhabung, Beförderung von explosiven, giftigen, radioaktiven, krebserregenden, erbgutverändernden Stoffen? Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle nach Störfall-Verordnung. Erforderliche Sicherheitsabstände.	Besondere Unfall- oder Störrisiken werden durch den Umbau des Kreuzungsbereiches nicht hervorgerufen.
1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit z.B. durch Verunreinigung von Wasser, Luft.	Bei Durchführung der schalltechnischen Schutzmaßnahmen an den Häusern Ellens 2 und Blauhander Str. 47 sind keine Risiken für die menschliche Gesundheit zu erkennen. Die Unfallgefahr soll durch die lichtzeichengeregelte Kreuzung minimiert werden. Der Fahrradweg wird, abgesetzt von der Straßentrasse, neu verlegt.

2. Standort des Vorhabens

Die Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien zu beurteilen.

In die Betrachtung der Empfindlichkeit des möglicherweise beeinträchtigten Gebietes sind die jeweils relevanten Vorbelastungen im Sinne einer Status-quo-Betrachtung ebenso mit einzubeziehen wie mögliche kumulative Wirkungen und mögliche Wechselwirkungen mit anderen Vorhaben, zumindest insoweit sie offensichtlich sind. Hierbei spielen auch Art und Umfang der bisherigen (Land-) Nutzung eine Rolle. Es wird darauf hingewiesen, dass der Grad der jeweiligen Betroffenheit der Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien erst über die nach dieser Tabelle genannten Merkmale der möglichen Auswirkungen in Verbindung mit den heranzuziehenden fachrechtlichen Maßstäben eingeschätzt wird.

Bebauungsplan Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“, 1. Änderung – Begründung

Der Standort des Vorhabens ist insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien überschlägig zu beschreiben. Es sind nur die Standortmerkmale zu beschreiben, die für die Einschätzung erforderlich sind, ob das Vorhaben erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
2.1. Nutzungskriterien Darstellung der bestehenden Nutzung des Gebietes, insbesondere der Flächen für (Wohn-) Siedlungen und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- oder Entsorgung oder sonstige wirtschaftliche oder öffentliche Nutzung; Sind in der Umgebung andere Anlagen mit Auswirkungen auf den Standort des Vorhabens bekannt? Welche diesbezüglichen oder sonstigen Vorbelastungen sind bekannt oder zu besorgen? Sind kumulative Wirkungen möglich (Art und Intensität)?	Der Bau der Kreuzungsanlage erfolgt im Bereich des vorhandenen Straßenbereichs und den hieran angrenzenden Flächen, die heute durch die Lage an der L 815 Zetel - Sande, der L 816 Richtung Steinhausen und der Straße Ellens bzw. dem Anschluss des Autohofs/Logistikpark bestimmt wird.
2.2. Qualitätskriterien Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Fläche, Wasser, Boden, Tiere und Pflanzen, biologischer Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds. Fläche; Leistungsfähigkeit der natürlichen Bodenfunktionen und der Archivfunktion des Bodens; Empfindlichkeit gegenüber Bodenerosion; Stoffliche Belastung der Böden; Wasserbeschaffenheit: Gewässergüte, Stoffhaushalt, hygienischer Zustand und planktische Biozönose, Situation von Hydraulik/Hydrologie, Morphologie und Beschaffenheit der Gewässersedimente Grundwasserbeschaffenheit (Qualität),- Geologie/-Hydrologie Luftqualität, z.B. Kurgebiete; Geschützte Tiere und Pflanzen, besondere biologische Vielfalt.	Der geschützte Deichbereich wird nicht berührt. Die Fläche besitzt keine besonderen Qualitäten bezüglich Natur und Landschaft. Der Boden ist durch die angrenzenden Nutzungen vorgeprägt. Der straßenbegleitende Graben wird lediglich geringfügig verschoben. Eingriffe in das Grundwasser sind nicht zu erwarten. Keine besondere Luftqualität durch angrenzende Verkehrswege. Die Biologische Vielfalt in diesem Bereich ist gering; in einer Vogelkartierung zum Bebauungsplan Nr. 94 der Gemeinde Zetel konnten in diesem vorgestörten Bereich keine Brutvögel beobachtet werden.

2.3 Schutzkriterien

Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung der in Nr. 2.3 der Anlage 3 zum UVPG genannten besonders empfindlichen Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes. Neben den dort genannten Gebieten sind weitere landesrechtlich geschützte Gebiete entsprechend den UVP-Regelungen der Länder zu berücksichtigen (z. B. Naturdenkmale mit ihrer geschützten Umgebung, geschützte Landschaftsbestandteile, besonders geschützten Biotop etc.).

Kriterien	Überschlägige Angaben zu den Kriterien (Durch welchen Wirkfaktor ist ggf. eine Betroffenheit zu besorgen?)
2.3.1 Natura 2000-Gebiete gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG	- keine Beeinträchtigung -
2.3.2 Naturschutzgebiete gemäß § 23 BNatSchG, soweit nicht bereits von Nr. 2.3.1 erfasst	- keine Beeinträchtigung -
2.3.3 Nationalparke gemäß § 24 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Nr. 2.3.1 erfasst	- keine Beeinträchtigung -
2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß § 25 und 26 BNatSchG	- keine Beeinträchtigung -
2.3.5 Naturdenkmäler gemäß § 28 BNatSchG	- keine Beeinträchtigung -
2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen gemäß § 29 BNatSchG	- keine Beeinträchtigung -
2.3.7 gesetzlich geschützte Biotop gemäß § 30 BNatSchG	- keine Beeinträchtigung -
2.3.8 Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Risikogebiete sowie Überschwemmungsgebiete gemäß den §§ 51, 53 Abs. 4, 73 Abs. 1 sowie 76 WHG bzw. landesrechtliche Regelungen	- keine Beeinträchtigung -
2.3.9 Gebiete, in denen die in Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind Mögliches Erreichen oder Überschreiten von Grenzwerten bzw. Qualitätsanforderungen diesbezüglicher EG-Richtlinien	- keine Beeinträchtigung -
2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte insbesondere zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes (vgl. hierzu auch Regionalpläne bzw. Regionale Raumordnungsprogramme bzw. -pläne der Länder)	- keine Beeinträchtigung -

2.3.11 In amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind Entsprechend der jeweiligen Ländergesetzgebung (Denkmalschutzgesetze) zu beachtende Kategorien u. a. Baudenkmale, Bodendenkmale, Kulturdenkmäler, kleinräumige Kulturlandschaften usw.	- keine Beeinträchtigung – Im Bereich des alten Verlaufes der ehemaligen B 69 verläuft eine alte Deichlinie, die jedoch durch die ehemalige Bundesstraße, dem heutigen Verlauf der Landesstr. 815 sowie durch den Bau der Autobahn B 29 stark geschädigt wurde und heute optisch kaum noch wahrnehmbar ist. Der geschützte Bereich beginnt nördlich des Kreuzungsbereichs und wird durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt.
---	---

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die nachfolgende Matrix dient dazu, einen Überblick über die näher zu behandelnden Punkte bei der Einschätzung zu geben. Die Betrachtung hat - soweit möglich - schutzgutbezogen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG) - zu erfolgen. Je nach Fallgestaltung können die Kriterien einzeln oder im Zusammenwirken die Erheblichkeit und damit die UVP-Pflicht begründen.

In Spalte 3 der Tabelle sollte entsprechend der quantitativen, qualitativen und zeitlichen Tragweite der jeweiligen Auswirkung durch die für die jeweilige Zulassung des Vorhabens zuständige Behörde differenziert werden in:

- a) erheblich
- b) unerheblich

Schutzgüter	Überschlägige Beschreibung der möglichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf Grundlage der Merkmale des Vorhabens und des Standortes	Beurteilung der Erheblichkeit der Auswirkungen auf die Umwelt unter Verwendung der Kriterien: Ausmaß, geographisches Gebiet, Personenzahl; Schwere und Komplexität; Wahrscheinlichkeit; Dauer, Häufigkeit, Reversibilität; Zusammenwirken mit bestehenden Vorhaben/Auswirkungen; Möglichkeiten der Vermeidung
Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit Relevante Auswirkungen sind hier insbesondere bei unzumutbaren Immissionen hinsichtlich Geruch, Staub oder Lärm zu erwarten. Weiterhin können sich Widersprüche zu raumordnungs- und bauplanungsrechtlichen Zielen und Maßnahmen ergeben (Nutzungen).	Lärmbelastung der angrenzenden Wohngebäude durch den zusätzlichen Straßenverkehr.	Durch die bauliche Lärmsanierung werden die rechtlichen Vorgaben des Lärmschutzes erfüllt.

Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt - Verlust oder Entwertung wertvoller Lebensräume, - Beeinträchtigungen schutzrelevanter Tier- und Pflanzenbestände, bzw. auf den Schutzzweck der gemäß Anlage 3 Nr. 2 genannten Gebiete, z.B. durch Ammoniak/Stickstoff, Geräusche	- keine wertvollen Lebensräume betroffen, die Beseitigung von zwei Rosskastanien ist bereits durch den vorhandenen Bebauungsplan abgedeckt - keine Beeinträchtigungen -	Ortsnahe Ersatzpflanzung von 4 Stieleichen im Bereich des ehemaligen Pendlerparkplatzes
Fläche, Boden und Wasser - Nachhaltige Veränderungen der Hydrologie, Wasserbeschaffenheit oder der Gewässerökologie z.B. durch Flächenversiegelungen, - Gefährdung des Schutzzwecks von relevanten Schutzgebieten (z.B. Trinkwasserschutzgebiete) durch Stoffeinträge, wie z.B. durch Ammoniak/Stickstoff, Wirtschaftsdünger (fest- oder Flüssigmist) und Silagesickersäfte	keine Gefährdung Nicht gegeben.	Die zunehmende Flächenversiegelung von ca. 300 m ² stellt keine nachhaltige Veränderung der hydrologischen Verhältnisse statt. Das Oberflächenwasser aus dem Kreuzungsbereich wird in einem neu anzulegenden Graben gesammelt, der Anschluss an den Autobahnseitengraben hat und das Wasser verzögert zum Friedeburger Tief leitet.
Luft und Klima - <i>Überschreitung von Grenz- oder Richtwerten (Ammoniak, Staub)</i>	- keine -	
Landschaft - Nachhaltige und schwere Eingriffe in das Landschaftsbild, Veränderungen des Charakters der Landschaft, insbesondere durch Bauwerk, Farb- und Materialwahl der Baustoffe etc.	Die geänderte Straßenplanung führt nicht zu einer erheblichen Landschaftsbildveränderung. Aufgrund der angrenzenden ausgedehnten Autohoffläche keine zusätzliche Veränderung des Landschaftscharakters.	

Kulturelles Erbe, sonstige Sachgüter Beeinträchtigungen wertvoller Kulturgüter	- keine -	
Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	---	

Zusammenfassung

[illegible]

14. Belange von Naturschutz und Landschaftspflege

14.1. Luft / Klima / Lärm

Bestand

Klimatisch liegt das Gebiet im Bereich des maritim geprägten Küstenklimas, charakterisiert durch hohe, wenn auch gegenüber dem Meer leicht abgebremste Windgeschwindigkeiten, Fehlen von Extrema hinsichtlich Sommer- und Wintertemperaturen, geringe Tagesamplituden der Temperatur und eine hohe relative Luftfeuchte. Im Allgemeinen kommen die Einflüsse des Makroklimas, z.B. hohe Windgeschwindigkeiten, ungemildert zum Tragen, so dass kleinklimatische Einflüsse keine wesentliche Bedeutung haben. Die durchweg hohen Windgeschwindigkeiten verhindern lokale Schadstoffanreicherungen.

Die Luftimmissionssituation wird im Planungsraum durch die vielbefahrene Landesstraße L 815, die L 816 und die benachbarte Bundesautobahn A 29 bestimmt, wodurch Schadstoffimmissionen im Planbereich vorliegen. Aufgrund der günstigen Klimasituation werden Schadstoffbelastungen relativ zügig verwirbelt und damit verdünnt sowie durch die vorwiegenden Südwestwinde schnell abtransportiert. Eine genauere Analyse der vorhandenen Belastungen liegt nicht vor.

Im Planungsraum ist eine Lärmvorbelastung durch die Landesstraßen, die A 29 und durch die Bauarbeiten für den Autohof vorhanden.

Der vorhandene Bebauungsplan Nr. 66 sah keine speziellen Lärmschutzmaßnahmen für die angrenzenden Wohngebäude vor.

Die Lichtverhältnisse werden im Planungsraum derzeit dem Verkehr auf den angrenzenden Straßen bestimmt; zusätzliche Lichtimmissionen sind vom Baustellenbereich des Autohofs/Logistikgewerbe möglich. Die Blendwirkungen der auf einem Damm verlaufenden Autobahn sind durch die Gehölzbestände weitgehend abgeschirmt bzw. zumindest stark gebrochen.

Durch den derzeit in Bau befindlichen Autohof und das Logistikzentrum sind aufgrund der zunehmenden KFZ-Verkehre weitergehende Immissionen zu erwarten, die auf das Plangebiet und seine Umgebung einwirken. Hierdurch werden sich die Luftimmissionssituation, die Lärmsituation wie auch die Lichtverhältnisse durch die angrenzenden Bereiche ändern. Dies kann auch gewisse Auswirkungen auf die Bebauung auf Bockhorner Gebiet mit sich ziehen.

Auswirkung der Bauleitplanung

Durch die Änderung des Bebauungsplans wird die Verkehrsführung (Kreuzung statt Kreisverkehrsplatz) geändert. Die Verkehrsmengen sowie die versiegelte Fläche ändern sich hierdurch nicht wesentlich. Eine Beeinträchtigung des Klimas ist durch die Änderung der Verkehrsführung daher nicht zu befürchten.

Mit der in der ersten Änderung des Bebauungsplans veränderten Verkehrsführung und Verlegung des Fahrradweges wird sich die versiegelte Fläche um ca. 300 m² vergrößern. Aufgrund der geringen Flächen führt dies zu keiner nennenswerten lokalen Veränderung des Klimas.

Die Luftimmissionen werden sich aufgrund der veränderten Verkehrsführung nicht wesentlich ändern, darüber hinaus werden die Verkehrsabgase schnell durch die Winde, vor allem nach Nordosten, abgeführt.

Im Zuge des bereits rechtswirksamen Bebauungsplans Nr. 94.2 „Autohof“ der Gemeinde Zetel hat die Gemeinde aufgrund verschiedener Befürchtungen der Anwohner eine Vorprüfung zur Ermittlung und Bewertung der Staubimmissionen durch den Kfz-Verkehr auf dem Autohof Zetel im Herbst 2008 in Auftrag gegeben (bearbeitet vom TÜV Nord Umweltschutz, Geschäftsstelle Bremen). Ergebnis dieser Vorprüfung ist, dass die ermittelte Gesamtbelastung von Schwebstaub und Staubbiederschlag aus Vorbelastung und Zusatzbelastung durch den Autohof in den benachbarten Wohnbereichen (Beurteilungspunkte) den zulässigen Immissionswert deutlich unterschreitet. Die Zusatzbelastung erhöht die vorhandene Belastung dabei nur geringfügig. Auch die Zahl der zulässigen Überschreitungen des Konzentrationswertes wird eindeutig unterschritten. Eine erhebliche Belastung ist durch die geringfügige Änderung der Planung daher ebenfalls nicht zu befürchten.

Lärm

Zusätzliche Lärmimmissionen sind vor allem durch die Zunahme des Verkehrs aufgrund des Betriebs zum Sondergebiet Autohof und Logistik-Gewerbe und die hierdurch verstärkte Verkehrsbelastung im Kreuzungsbereich zu erwarten.

Es wurde daher im Vorfeld der Planung ein Immissionsgutachten erstellt, um die Einhaltung der zulässigen Lärmimmissionen bzw. die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen überprüfen:

- Schalltechnisches Gutachten zu Änderung des Bebauungsplans Nr. 94.2 „Autohof“ der Gemeinde Zetel, I+B akustik, Bericht 081-22-a-hi, Oldenburg, August 2022

Nach diesem schalltechnischen Gutachten bezüglich der Änderung der Verkehrsführung wurde festgestellt, dass die Häuser Ellens 2 und Blauhand Str. 47 Anspruch auf bauliche Lärmschutzmaßnahmen haben, die im Zuge der Verkehrsplanung bzw. der Bebauungsplanung festgelegt werden muss.

Licht

Durch die Installation der Ampel im Bereich des Kreuzungspunktes entstehen neue Lichtquellen. Diese sind jedoch auf die Straße gerichtet; durch die im Bereich der Ampel vorhandenen Kappen ist eine weitgehend zielgerichtete Ausrichtung des Lichtes möglich, so dass eine Blendwirkung in angrenzenden Gebäuden nicht befürchtet werden muss.

14.2. Boden

Bestand

Der Planungsraum gehört zum Marschbereich und wird von Seemarschböden eingenommen, die sich aus schluffigem Ton aus marinen Ablagerungen entwickelt haben (Tiefe Kalkmarsch). Unterhalb des Kleibodens liegen sandige Schichten. Aufgrund eines guten Calcium-Magnesium-Verhältnisses weisen Seemarschböden

heute noch im Allgemeinen ein gutes, durchlässiges und stabiles Bodengefüge und tiefe Durchwurzelbarkeit, eine gute Wasserdurchlässigkeit sowie ein hohes Speicher-
vermögen für pflanzenverfügbares Wasser auf. Aufgrund der hohen Austauschka-
pazität besitzen diese Böden eine gute Fähigkeit Schadstoffe zu binden. Die Boden-
fruchtbarkeit ist hoch, mit schwach feuchten Bedingungen sind sie für Grünland ge-
eignet, für Intensivweide und Acker nur bedingt geeignet, da sie im Frühjahr zu
feucht sind. Sie besitzen insgesamt ein sehr hohes landwirtschaftliches Ertragspo-
tenzial (Nibis Kartenserver des LBEG, Juli 2022).

Das Gebiet liegt nicht in einem Suchraum für schutzwürdige Böden.

Bodenbelastungen sind nicht bekannt. Nicht auszuschließen sind im Nahbereich der
L 815 gewisse Belastungen im Boden. Bereits versiegelt sind die vorhandenen Ver-
kehrsflächen der Landesstraße, der Straße „Ellens“ sowie des ehemaligen Pendler-
parkplatzes auf der Trasse der ehemaligen B 69 mit Zuwegung.

Im Nördlich und Südlich des Kreuzungsbereichs verlaufen alte Deichlinien, die zwischen
Autobahn und L 816 als Kulturdenkmal/Bodendenkmal geschützt ist.

Die alte Deichlinie verläuft parallel zum Pendlerparkplatz im Bereich des Verlaufes der
ehemaligen Bundesstraße B 69 und läuft dann in etwa im Bereich der L 816 in Richtung
Süden. Die historische Deichlinie stammt aus dem Jahre 1597 und hat eine Sohlbreite
von 20 m und eine Höhe von ca. 1 m. Sie ist nach Aussage des Niedersächsischen Lan-
desamtes für Denkmalpflege in einem guten Zustand, allerdings durch die Autobahn
und die Landesstraße sowohl nach Süden wie auch nach Norden bereits zerschnitten.
Durch den Autobahnbau im Osten ist der Deich hier nicht mehr erkennbar, nach Süden
ist der Verlauf des Deiches aber noch sichtbar.

Auswirkungen der Bauleitplanung

Die Gesamtgröße der Verkehrsfläche und damit die zu versiegelnde Fläche ändern
sich durch die Planung nur unwesentlich. Eine Neuversiegelung ist durch die not-
wendige Verlegung der Radwegführung aufgrund der zusätzlichen Rechtsabbiege-
spur gegeben. Hierbei ist eine Versiegelung von ca. 120 m Länge und einer Breite
von 2,50 m geplant. Es handelt sich demnach um knapp 300 m².

Der ehemalige Pendlerparkplatz, der teilweise auf dem Gebiet der Gemeinde Bock-
horn liegt, soll aufgegeben werden. Die Flächen werden als Grünfläche ausgewiesen.
Eine Entsiegelung der vorhandenen befestigten Flächen ist festgesetzt; diese Entsie-
lungsmaßnahme dient als Kompensationsmaßnahme für die notwendige Neuversie-
gelung.

Weiterhin wird entlang der L 816 der versiegelte Bereich geringfügig verkleinert und
durch Straßenbegleitgrün ersetzt.

14.3. Grundwasser

Bestand

Die Lage der Grundwasseroberfläche liegt bei 0 bis 1 m NHN; der mittlere Grund-
wasserhochstand liegt bei weniger als 4 dm unter Flur, der mittlere Grundwassertief-
stand 8 bis 13 dm unter Flur. (Nibis Kartenserver des LBEG, Juli 2022).

Als Grundwasserleiter dient die Sandschicht unter der oberflächigen Kleischicht. Der Grundwasserleiter ist nach dem NIBIS-Kartenserver zumindest teilweise versalzt (> 250 mg/l Chlorid).

Nach einer von der Gemeinde in Auftrag gegebenen Untersuchung (Grundbaulabor Bremen, Autohof mit Regenrückhaltebecken Zetel Blauhand, Ergebnisse der Baugrunderkundungen, 25.02.2014) weist das Grundwasser aber nur 48 mg/l Chlorid auf und liegt demnach unter den vom Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie angesetzten Grenzwerten.

Aufgrund des feinkörnigen Bodens einerseits und des hohen Grundwasserstandes andererseits wird die das Schutzpotential des Bodens bezüglich des Grundwassers als mittel eingestuft; die Sickerwasserrate beträgt ca. 200 bis 250 mm/a (Nibis Kartenserver, Juli 2022), die Grundwasserneubildungsrate ist ebenfalls recht gering (100 – 200 mm/a). (Naturräumliche Potentiale, Josopait, Schwerdtfeger, 1979, Geowissenschaftliche Karte des Naturraumpotentials von Nds. und Bremen, 1 : 200.000, Grundwasser, Blatt CC 3110 Bremerhaven, Hannover).

Auswirkungen der Planung

Verringerung der Grundwasserneubildung

Wie bereits im Absatz Boden dargestellt werden durch die zusätzliche Versiegelung eine Versickerung des Niederschlagswassers und damit letztlich auch eine Grundwasserneubildung unterbunden. Im vorliegenden Fall sind die Versickerung und die Grundwasserneubildung jedoch aufgrund des tonreichen stauenden schluffigen Bodens eingeschränkt. Grundsätzlich kann so zwar eine Verringerung der Grundwasserneubildung hervorgerufen werden, es ist aber damit zu rechnen, dass durch den großflächig zusammenhängenden Grundwasserkörper ein gewisser Ausgleich stattfindet und es so nicht zu erheblichen Grundwassersenkungen kommt.

Eine möglichst lange Rückhaltung des nicht verschmutzten Oberflächenwassers in offenen Gräben führt zur Minimierung dieser Auswirkungen.

Durch den Bebauungsplan 66 1. Änderungen findet zwar eine geringfügige Vergrößerung der Versiegelung statt; das hier anfallende Oberflächenwasser wird über unversiegelte Bereiche in einen neu anzulegenden Graben und von dort offen über den Autobahnseitengraben zum Friedeburger Tief geleitet. Durch diese offene Regelung der Oberflächenableitung ist weiterhin eine wenn auch geringe Versickerung gegeben. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse ist nicht zu befürchten.

Grundwasserverschmutzung

Die Änderung der Verkehrsführung führt zu keiner Veränderung der Auswirkungen auf die Qualität des Grundwassers. Beim Bau der Verkehrsfläche ist auf eine Verhinderung von Grundwasserverschmutzung durch ordnungsgemäße Bauabläufe und ordentlich gewartete Maschinen zu achten.

Das Oberflächenwasser wird über offenen Boden und in einem offenen Gewässer abgeführt, wodurch eine natürliche Reinigung des ablaufenden Oberflächenwassers

gegeben ist. Weiterhin ist die Versickerungsrate innerhalb der tonreichen Böden ohnehin gering, so dass das Schutzpotential des Bodens als mittel eingestuft wird.

14.4. Oberflächengewässer

Bestand

Im Planungsraum ist ein Straßenseitengraben entlang der L 815 und an der Anbindung zum ehemaligen Pendlerparkplatz vorhanden. Der östlich der Landesstraße verlaufende Graben liegt ebenfalls im Geltungsbereich, bleibt aber unverändert erhalten.

Auswirkungen der Planung

Der auf der Northwestseite der L 815 verlaufende Graben entlang der Straßentrasse und der Anbindung zum Pendlerparkplatz muss zur Neuschaffung des Radweges beseitigt werden. Es wird ein neuer Graben entlang des neuen Radweges angelegt, der wie der alte Graben an den Autobahnseitengraben angeschlossen wird. Die hydrologische Situation ändert sich demnach nicht, der Grabenverlauf wird lediglich um ca. 3 m verschoben.

Der Graben wird naturnah angelegt; eine schnelle Vegetationsentwicklung ist zu erwarten.

Ein erhöhter Oberflächenabfluss ist aufgrund der ca. 300 m² zusätzlicher Versiegelung gegeben. Aufgrund der Entsiegelung des ehemaligen Pendlerparkplatzes auf dem Gebiet der Gemeinde Bockhorn wird dies jedoch wieder ausgeglichen. Das Oberflächenwasser wird in den neu zu schaffenden Graben geleitet, der Anschluss an den Autobahnseitengraben zum Friedeburger Tief besitzt. Durch die offene Ableitung ist ein verzögerter Wasserabfluss gegeben.

Die veränderte Verkehrsführung führt nicht zu einer zunehmenden Gefahr der Oberflächenverschmutzung.

14.5. Pflanzen- und Tierwelt

Bestand

Der Planungsraum wird heute durch Straßenflächen (OVS) und Radwege dominiert. Auffallend ist hierbei die sehr weite Aufweitung der L 816, die direkt in die Abbiegespur zur Autobahn übergeht. Im Norden liegt zwischen L 815 und der Fahrbahn der ehemaligen historischen B 69 ein Landschaftsrasen mit zwei größeren Kastanienbäumen. Hieran schließt sich ein Pappel/Ahornbestand mit Ruderalvegetation bzw. ein Ruderalgebüsch an.

Im Süden liegt eine Gartenfläche mit Koniferen, zwei großen Eschen sowie sonstigen Gehölzbeständen (v. a. Salweiden).

Im Osten zwischen L 816 und Autobahnzufahrt liegt eine Grünlandfläche (GMZ) mit angrenzendem Graben, der ebenfalls mit Gräsern und Hochstauden (Brennnesseln) bewachsen ist. Am Rand stehen eine junge Esche sowie ein Weißdorn.

Am Kreuzungsbereich mit dem Straßenzug Ellens im Nordwesten sind kleinere Grünbestände (Landschaftsrassen) vorhanden. Der Bereich ist jedoch stark durch die Baumaßnahmen zum Autohof/Logistik-Gewerbe überprägt. In diesem Bereich wachsen auf Bockhorner Gebiet nahe der Grenze zu Zetel zwei größere Kastanien, Stammdurchmesser von 80 und 60 cm. Zwischen Pendlerparkplatz und Autobahzufahrt wächst heute ein naturnaher Gehölzbestand mit Pappeln Eschen und anderen heimischen Gehölzbeständen.

Aufgrund der starken Störungen durch den Straßenverkehr ist von keiner wesentlichen faunistischen Bedeutung der Fläche auszugehen. Die Kartierung der Brutvögel im Zuge des Bebauungsplanverfahrens zum BP 94 der Gemeinde Zetel konnte keine Gehölzbrutvögel in den Bäumen im Kreuzungsbereich feststellen. Auch Fledermausvorkommen sind nicht bekannt.

Auswirkungen der Planung

Bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 66 der Gemeinde Bockhorn müssen die kleineren Landschaftsrassenflächen mit den zwei Roßkastanien im heutigen Kreuzungsbereich mit dem Straßenzug Ellens beseitigt werden.

Zusätzlich zu diesen Eingriffen wird durch die jetzige Planungsänderung im Zuge der 1. Änderung des BP 66 der vorhandene Straßenseitengraben zur Anlage des Radweges beseitigt und um ca. 3 m verschoben neu angelegt. Hierdurch wird der naturnahe Gehölzbestand entlang der Autobahnabfahrt um ca. 150 m reduziert.

Aufgrund der stark vorbelasteten Situation ist von einer erheblichen Beeinträchtigung der Tierwelt nicht auszugehen. Auch weiter entfernt lebende Vögel, Fledermäuse etc. sind durch den Umbau der Straßenkreuzung nicht beeinträchtigt.

14.6. Landschaftsbild

Der gesamte Kreuzungsbereich und der Eingangsbereich zum Autohof mit Anbindung der Siedlung Ellens werden gestalterisch neu angelegt. Auch nach der ursprünglichen Planung müssen die hier Ortsbildprägenden Großgehölze beseitigt werden.

Der südöstlich der Landesstraße 815 liegende Bereich bleibt weitgehend unverändert bestehen, lediglich das Straßenbegleitgrün wird auf Kosten der versiegelten Fläche geringfügig vergrößert.

Aufgrund der bereits hohen Dominanz der Verkehrswege ist die geringfügige Reduzierung der Gehölzstruktur im Bereich der Autobahnabfahrt nicht erheblich.

14.7. Interne Ausgleichs- und Minimierungsmaßnahmen

Zur Minimierung bzw. zum Ausgleich von Eingriffen werden im Planbereiche folgende Festsetzungen getroffen:

- Rekultivierung des ehemaligen Pendlerparkplatzes im Bereich der Gemeinde Zetel sowie im Bereich der Gemeinde Bockhorn; Anpflanzung von 4 Stieleichen entlang des Grabens sowie weitere Gehölzanpflanzung im weiteren rekultivierten Bereich.

Durch diese Maßnahmen können die geringfügigen Eingriffe auf Bockhorner Seite innerhalb des Bebauungsplans ausgeglichen werden.

Die Festsetzung der Maßnahmen erfolgt als Grünfläche mit einer entsprechenden textlichen Festsetzung.

15. FFH-Vorprüfung

Im weiteren Umkreis des Plangebietes liegen vier Gebiete des kohärenten ökologischen Netzes Natura 2000. Hierbei handelt es sich um

- das Vogelschutzgebiet V 64 Marschen am Jadebusen
- der Nationalpark Nds. Wattenmeer als Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet
- der Neuenburger Urwald (FFH-Gebiet 9)
- das Teichfledermaus-Habitat am Ellenserdammer Tief (FFH-Gebiet 180).

Gemäß § 34 BNatSchG muss überprüft werden, ob Projekte auch außerhalb der Natura-2000-Gebiete verträglich mit den Erhaltungszielen des Gebietes sind. Nach dem Runderlass des Nds. Umweltministeriums zum Europäischen Ökologischen Netz „Natura 2000“⁷ soll hierzu vorerst eine Vorprüfung stattfinden, in der festgestellt wird, ob eine Nichtverträglichkeit vorliegen kann.

Im Rahmen des bisherigen Planungsverfahrens, insbesondere im Zuge der Erstellung des Bebauungsplans Nr. 94, wurde von der zuständigen Naturschutzbehörde keine Notwendigkeit einer Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG festgestellt.

Durch die neue Planung, durch die lediglich die Anbindung des Autohofes an die Landesstraße neu geregelt wird, sind keine Wirkfaktoren zu erkennen, die auf die genannten Natura 2000 Gebiete einwirken könnten.

- Es wird keine Fläche der Natura 2000 Gebiete in Anspruch genommen.
- Es sind durch die Planänderung keine neuen Beeinträchtigungen der Luft, Klima, Boden oder des Wasserhaushaltes erkenntlich, die auf ein Natura-2000 Gebiet einwirken könnte. Hierbei wird vorausgesetzt, dass durch die Entwässerungsplanung eine qualitative oder quantitative Veränderung des Vorfluters zum Friedeburger Tief vermieden wird.
- Eine optische Beeinträchtigung der Natura 2000 Gebiete ist nicht zu befürchten.

Beseitigung von Habitatstrukturen, die Teillebensräume der in den Natura 2000 Gebieten lebenden Tiere werden durch die Planung nicht betroffen. Fledermausvorkommen in den Gehölzen sind nicht bekannt.

⁷ Nds. Umweltministerium zum Europäischen Netz „Natura 2000“ (RdErl. D. MU v. 28.07.2003-29-220005/12/7)

16. Artenschutzrechtliche Vorprüfung

Rechtliche Grundlagen

In § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) werden die sogenannten Zugriffsverbote für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten festgelegt.

Hiernach ist es verboten,

1. 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,
2. 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,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. 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 Verbote werden allerdings für unvermeidbare Beeinträchtigungen durch zugelassene Eingriffe in Natur und Landschaft modifiziert. Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gilt: „[...] Sind in Anhang IV Buchstabe aus der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot (Nr. 1) nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und die Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann.
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen (Nr. 1) nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigung unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gilt Satz 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.“

Artenschutzrelevante Arten

Im Zuge der Ausarbeitung des Bebauungsplans Nr. 94 (später Nr. 94.2) wurde 2008 eine Brutvogelkartierung durchgeführt. Hierbei wurden im Geltungsbereich der nun aktuellen Bebauungsplanänderung keine gehölbewohnenden Brutvögel festgestellt. Sicherlich können in den letzten Jahren auch in diesen Gehölzen Brutplätze von Vögeln, ggf. auch Bruthöhlen sich entwickelt haben.

Fledermausvorkommen sind der Gemeinde nicht bekannt und wurden auch im Verfahren des Bebauungsplans Nr. 94.2 nicht ermittelt.

Artenschutzrelevante Wirkfaktoren

Als artenschutzrelevante Wirkfaktoren sind lediglich die Fällarbeiten an den Gehölzbeständen zu beachten. Diese sind jedoch bereits durch den Bebauungsplan Nr. 94.2 festgelegt, stellen also keine neuen Wirkfaktoren durch die Planänderung dar.

Verbot 1 und 2: Tötungsverbot und Störungsverbot

Das Tötungs- und Störungsverbot kann eingehalten werden, wenn die Beseitigung der Gehölze außerhalb der Brutzeit, d.h. von Oktober bis Ende Februar erfolgt.

So wird die Zerstörung von Brutplätzen und damit die Beschädigung von Eiern oder Tötung von Jungvögeln vermieden, ebenso die Störung der Vögel während der Brut- und Aufzuchtzeit.

Verbot 3: Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

Unter Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind dabei nur solche Strukturen zu verstehen, die räumlich abgrenzbar sind und regelmäßig genutzt werden, d. h. solche Stätten, die aufgrund ihrer Beschaffenheit, Lage und Einzigartigkeit dauernd besetzt oder immer wieder aufgesucht werden. Hierbei kann es sich um Bruthöhlen in den zu beseitigenden Gehölzen handeln. Diese können sich auch in den folgenden Jahren bis zur Umsetzung der Planung noch bilden. Es ist daher grundsätzlich vor der Beseitigung der Bäume nochmals zu prüfen, ob Bruthöhlen in den zu beseitigenden Gehölzen vorhanden sind. Ist dies der Fall, sind mit der Unteren Naturschutzbehörde notwendige vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen abzusprechen. Vorgeschlagen wird die Anbringung von zwei Vogelbrutkästen für Höhlenbrüter pro beseitigte Höhle in dem angrenzenden Gehölzbestand entlang des Pendlerparkplatzes oder im Siedlungsbereich Ellens.

17. Eingriffsbilanzierung

Die Kompensation erfolgt in Anlehnung an das Städtetagmodell des Niedersächsischen Städtetags.

Bestand			
Biotoptyp	Flächengröße qm	Wertfaktor	Flächenwert
Straßenfläche	2.589	0	0
Radweg	110	0	0
ehemaliger Pendlerparkplatz	410	0	0
Straßenrandgraben beidseitig L 815	810	2	1.620
Verkehrsgrün an L 815	138	1	138
Grünland	181	3	543
Gehölzbestandene Fläche	1.821	3	5.463
Gesamt	6.059		7.764
Planung			
Biotoptyp	Flächengröße qm	Wertfaktor	Flächenwert
Verkehrsfläche gesamt 3.826 m², davon			
Straßenfläche	2.684	0	0
Radweg	215	0	0
Straßenrandgraben beidseitig L 815	760	2	1.520
....Verkehrsgrün	167	1	167
Private Grünfläche	1.951	3	5.853
Öffentliche Grünfläche Verkehrsgrün	101	1	101
öffentliche Grünfläche Anpflanzung	181	2	362
Gesamt	6.059		8.003
Eingriffsbilanz			
Bestand	6.059		7.764
Planung	6.059		8.003
Kompensationsüberschuss			239

Aufgrund der Rekultivierung des Pendlerparkplatzes kann die geringfügige Neuversiegelung aufgrund der Erweiterung der Fahrbahn und der Erweiterung des Radweges ausgeglichen werden.

18. Verfahrensvermerke

Der Verwaltungsausschuss (VA) der Gemeinde Bockhorn hat in seiner Sitzung am 10.01.2023 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“, 1. Änderung beschlossen. Am 07.02.2023 beschloss der VA, diesen Beschluss um einen östlich des Geltungsbereichs liegenden Erweiterungsbereich zu ergänzen. Der Aufstellungsbeschluss wurde am ortsüblich bekannt gemacht.

Der Verwaltungsausschuss der Gemeinde Bockhorn hat in seiner Sitzung am 10.01.2023 die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“, 1. Änderung beschlossen. Durch seinen Beschluss vom 07.02.2023 hat der VA die östlichen Erweiterungsflächen in den Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss einbezogen. Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung wurden am ortsüblich bekanntgemacht.

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“, 1. Änderung hat mit dem Entwurf der Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom bis zum öffentlich ausgelegt. Während dieser Zeit standen die Auslegungsunterlagen auch in digitaler Form auf der Website der Gemeinde Bockhorn zur Verfügung.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte per Anschreiben vom mit der Aufforderung zur Abgabe von schriftlichen Stellungnahmen bis zum

Nach Prüfung der Stellungnahmen hat der Rat der Gemeinde Bockhorn in seiner Sitzung am den Bebauungsplan Nr. 66 „Kreisverkehr Blauhand“, 1. Änderung als Satzung beschlossen.

Aufgestellt:

Thalen Consult GmbH

Neuenburg, den 03.05.2023

i.A. Dipl.-Ing. Rolf Bottenbruch
Dipl.-Umweltwiss. Constantin Block
Dipl.-Ing. Dorothea Siebers-Zander

S:\Bockhorn\11976_BP_ 66_ Kreisverkehr_Blauhand_1_Aenderung\05_B-Plan\03_Satzung\Begrueundung\2023_05_04_11976_BP_66_1_Aend_Begr_S.docx